



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

**DENSIFICAÇÃO vs. RETRAÇÃO – QUE FUTURO PARA OS OLIVAIS?**

**A AVENIDA DE BERLIM E O PAPEL DE UM EIXO NA (RE)COMPOSIÇÃO DO TECIDO URBANO**

**Ana Filipa Ruivo Pardal**

Licenciada em Estudos Arquitetónicos

Projeto para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitetura com especialização em Urbanismo

**Orientador Científico:** Professor Associado Arquiteto Carlos Dias Coelho

**Coorientador:** Assistente Arquiteto Sérgio Padrão Fernandes

**Júri**

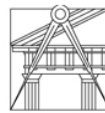
**Presidente:** Professor Associado Arquiteto Pedro George

**Vogais:** Professor Associado Arquiteto Carlos Dias Coelho

Professora Auxiliar Ana Rita M. Ochoa de Castro

Lisboa, FAUL, Novembro 2013





## RESUMO

O aumento populacional da cidade europeia na segunda metade do século XX deu origem à expansão das periferias e à formação de áreas morfológicamente e funcionalmente segregadas. Os núcleos mais antigos perderam gradualmente os seus habitantes, aumentaram-se os movimentos pendulares e as necessidades de deslocação na cidade.

Com o início do novo milénio, assiste-se a uma nova tendência de inversão deste fenómeno de crescimento, dando início a um processo lento de renovação entre um objeto preexistente e o desígnio da sua transformação. O bairro dos Olivais é um dos casos de estudo da cidade de Lisboa que está atualmente no centro do debate sobre a evolução da cidade contemporânea. Neste contexto, o trabalho que se empreendeu é uma reflexão que parte da prática do projeto para construir uma resposta possível para o exercício teórico e especulativo de densificação dos Olivais.

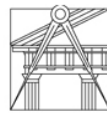
A abordagem pressupõe a evolução da cidade através do adensamento do seu espaço interior, ocupando os espaços livres atualmente inutilizados, reorganizando funções e reconfigurando os espaços públicos. Apesar do processo de transformação previsto é também proposto que se preserve, que sejam integradas e valorizadas as características e a identidade do bairro dos Olivais na construção de uma nova realidade.

Atualmente, as ligações do bairro são meras infraestruturas e têm a possibilidade de se integrar num conjunto de lugares urbanos de referência, que possam contribuir para integrar o bairro na cidade e quebrar as barreiras e o isolamento dos tecidos existentes. O projeto enfoca especificamente sobre a transformação morfológica da Avenida de Berlim, desde a recomposição da forma urbana à introdução de novas funções, sobretudo no edificado que é preservado.

A ligação entre o aeroporto e o Parque das Nações é suportada em vários percursos possíveis que acompanham o edificado ao longo da avenida. A multifuncionalidade proposta permite estabelecer uma diversidade de funções programáticas. Visa proporcionar um ambiente mais atrativo que incentive a vivência entre a própria avenida e o interior do bairro e que o elemento axial se torne num elemento espacial de referência para as unidades morfológicas que passa a articular.

**Palavras-chave:** Avenida de Berlim, (Re)Densificação, Eixo Estruturante, Multifuncionalidade, Espaço público.





## ABSTRACT

The population growth in the European city in the second half of the 20<sup>th</sup> century, has result in the expansion of the peripheries and the formation of morphologically and functionally segregated areas. The historical centers gradually lost their residents, increased the commuting movements and the displacement needs in the city.

With the beginning of the millennium, it was witnessed a reversing trend from this growing phenomenon, starting a slow process of renovation between a preexisting object and the intent of his transformation. The Olivais neighborhood is one of the study issues of the Lisbon city, which nowadays is discussed concerning the evolution of the contemporary city. This paper is a proposal to the theoretical and speculative exercise of the Olivais densification.

The approach presumes the city development through the densification of its' interior space, taking the empty spaces and rearranging the roles, reconfiguring the public spaces. Despite the predicted transformation process, it's also proposed to preserve the identity of the Olivais neighborhood, building a new reality.

Currently, the neighborhood connections are disintegrated substructures and have the possibility to be set as reference urban places, contributing to integrate the neighborhood in the city breaking barriers and the isolation of the existent tissues. The project focuses on the morphological transformation of the Berlim Avenue, rearranging the urban shape to introduce new roles, especially in the preserved buildings.

The connection between the airport and the Parque das Nações is rearranged in several possible routes, following the buildings along the avenue. The multifunctionality proposal allows the establishment of diverse programmatic roles. It aims to provide more attractive environment to encourage the experience between the avenue and the neighborhood interiors. The axis becomes a spatial element of reference to the morphological units.

**Keywords:** Avenida de Berlim, Retrofitting, Structural Axis, Multifunctionality, Public Space.



## AGRADECIMENTOS

À minha família, por todo o apoio incondicional e motivação sempre presente.

Ao professor Carlos Dias Coelho e ao professor Sérgio Fernandes, pelo acompanhamento, conselhos e disponibilidade, imprescindíveis no decorrer deste trabalho.

Um agradecimento muito especial aos meus amigos: Inês Ferreira, Gonçalo Américo, Sara Fialho e Nádía Carvalho, pela companhia, pelas sugestões e acima de tudo paciência. À Sara Artilheiro, à Ana Rita Ismael e à Madalena Fonseca, pela preocupação e motivação.

Ao José Bica, pelo carinho e pelos desabafos nos momentos mais importantes.

Um muito obrigada a todos.





## ÍNDICE

Resumo .....	III
Abstract .....	V
Agradecimentos .....	VII
Índice de imagens .....	XI
1. Introdução .....	1
1.1 Tema: Densificação vs. Retração – Que futuro para os Olivais? .....	1
1.2 Caso de estudo .....	1
1.3 Objetivos .....	2
1.4 Metodologia / Estrutura .....	3
2. Estado do conhecimento / Projetos de referência .....	5
2.1 A questão da Retração e da Densificação .....	5
2.1.1 Retração .....	7
2.1.2 Densificação .....	9
2.1.3 Redensificação / Retrofitting .....	15
2.2 Eixos estruturantes de composição urbana .....	17
2.3 O Espaço público como elemento integrador e criador de segurança urbana .....	23
2.4 A criatividade urbana associada à multifuncionalidade do edificado .....	27
3. O Caso de Estudo - Olivais .....	35
3.1 Localização e integração na cidade de Lisboa .....	35
3.2 Caracterização da Área de Intervenção – Olivais Sul .....	39
4. Proposta de Intervenção .....	47
4.1 Modelo de ordenamento .....	47
4.2 Modelo de evolução .....	53
4.3 Intervenção no espaço público e no edificado .....	57
5. Conclusão .....	61
6. Referências Bibliográficas .....	63
7. Anexos .....	69
7.1 Desenhos de apresentação do projeto .....	69



Figura 1 – Fases do processo evolutivo do tecido urbano: Retração / abandono na cidade de Detroit.....	7
Figura 2 – Proposta para a expansão do Milliken State Park, Detroit.....	8
Figura 3 – O mesmo índice de utilização do solo (de 0,7) pode corresponder a espaços urbanos completamente diferentes. A imagem ilustra quatro exemplos de uma parcela com a mesma área e a mesma área de construção acima do solo. ....	10
Figura 4 – Hipótese de Evolução do Tecido Urbano: Densificação do Quarteirão (Desenho de Philippe Panerai) .....	10
Figura 5 e 6 – Plano de Cerdá, Barcelona .....	11
Figura 7 – Proposta e evolução do Plano de Cerdá, Barcelona, Processo de densificação do quarteirão .....	11
Figura 8 – Alterações na densidade populacional da Cidade do Cabo 1904 – 2000 .....	12
Figura 9 – Eixo Monumental, Brasília 2010 .....	18
Figura 10 – Sarcelles, Watteau, hipótese de evolução do tecido urbano .....	20
Figura 11 – Projeto Ronchi dei Legionari, Trieste, Itália 2001-2003 .....	21
Figura 12 – “Ville Radieuse”, Le Corbusier, 1930.....	23
Figura 13 – Avenida da Liberdade e a formação dos novos bairros.....	24
Figura 14 – Albert Speer, “Plano para a Grande Berlim”, Unter Den Linden, 1939 .....	25
Figura 15.1 e 15.2 – Prolongamento e desenvolvimento da intervenção na rua Stroget .....	29
Figura 16.1 e 16.2 – Vivências na rua Stroget.....	29
Figura 17 – O crescimento de Dublin até ao séc. XIX (Duffy 2000).....	30
Figura 18 – Temple Bar, vista do rio Liffey (Duffy 2000).....	30
Figura 19 – Aplicação do conceito LOTS .....	30
Figura 20 – “Bairro cultural”: estúdios para artistas.....	31
Figura 21 – “Ciutat Vella” e “Eixample” .....	32
Figura 22 – Mapa de pátios recuperados no Eixample até 2009 .....	33
Figura 23.1 e 23.2 – Jardins de Lina Òrdena, antes e depois da recuperação do interior do quarteirão, programa ProEixample .....	33

Figura 24 – Enquadramento territorial da Freguesia de Santa Maria dos Olivais na cidade de Lisboa .....	35
Figura 25 – Área dos planos olivais norte e olivais sul .....	36
Figura 26 - Malhas urbanas planeadas e construídas antes das urbanizações dos Olivais (Cruz, 2002). ....	37
Figura 27 - Malhas urbanas planeadas e construídas depois das urbanizações dos Olivais (Cruz, 2002). ....	38
Figura 28 – Densidade populacional (CML,2012) .....	39
Figura 29 – Tipologias do edificado .....	40
Figura 30 – Evolução da população residente e alojamentos (ine, censos 2011) .....	41
Figura 31 - Hierarquia viária.....	41
Figura 32 – Transportes públicos .....	42
Figura 33 – Estado de conservação.....	43
Figura 34 – Espaços verdes .....	44
Figura 35 – Principais usos.....	45
Figura 36 – Modelo de Ordenamento.....	47
Figura 37 – Transformação de um eixo viário numa avenida.....	48
Figura 38 – Planta de intervenção.....	49
Figura 39 – Perfis transversais da Avenida de Berlim .....	50
Figura 40 – Fachada sul.....	54
Figura 41 – Modelo do edifício multifuncional.....	55
Figura 42 - Transformação de um edifício habitacional para multifuncional.....	55
Figura 43 – Tipologias de habitação propostas.....	55
Figura 44 – Equipamento proposto (vista da cobertura).....	57
Figura 45 – Espaço de restauração .....	58
Figura 46 – Relação do parque do Vale do Silêncio com a Avenida de Berlim .....	58

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 TEMA: DENSIFICAÇÃO VS. RETRAÇÃO – QUE FUTURO PARA OS OLIVAIS?

No âmbito do Projeto Final de Mestrado em Arquitetura com especialização em Urbanismo, este trabalho desenvolve-se em continuidade do projeto realizado no primeiro semestre sobre o mesmo tema. A temática geral abordada requer uma análise de como densificar ou retrain os Olivais, que apresenta um cenário de redução populacional e contração de áreas urbanizadas. Assim sendo, é necessário perceber a integração do bairro com a cidade, as suas ligações internas e externas e os principais usos. O modelo idealizado para os Olivais tem como objetivo garantir uma eficaz ligação da residência com os serviços e equipamentos imediatos.

Atualmente os Olivais funcionam como um “bairro dormitório”, estando dividido por células, em que apenas uma funciona como zona comercial e as restantes são maioritariamente de carácter habitacional. É elaborada uma proposta com o objetivo de dar um novo sentido a toda esta transformação necessária na área de estudo, assumindo novas características de forma a aumentar a atratividade do bairro.

### 1.2 CASO DE ESTUDO

Como primeira abordagem, no seguimento da análise do bairro dos Olivais Sul, que é caracterizado pela habitação e pouca relação com a envolvente, é importante estudar soluções para que seja possível estabelecer elementos integradores e estruturadores não só na área de intervenção, como também no seu espaço circundante.

A colmatação de espaços anteriormente vagos ou mal aproveitados, estrategicamente bem localizados poderá ser um ponto essencial para o desenvolvimento do projeto. O aproveitamento de infraestruturas e equipamentos locais, a combinação entre a dinamização de atividades públicas e a sua relação com o espaço público, poderão criar condições de conforto ambiental no exterior.

Será fundamental repensar o espaço urbano e a paisagem, na reconcepção e requalificação de parcelas urbanas e de paisagem. A principal questão para o desenvolvimento deste trabalho passa por perceber a importância de agregar os Olivais na cidade de Lisboa, assumindo um carácter integrador.

## 1.3 OBJETIVOS

O tema central enquadra-se no âmbito da **Densificação vs. Retração – Que futuro para os olivais?** Neste contexto geral, compreende-se uma preocupação de uma modificação dos usos do edificado, do aproveitamento dos espaços verdes e também das relações internas e externas, como forma de densificação. Neste sentido, como primeira abordagem, ao alterar os usos e funções do edificado já existente, onde predomina a habitação, para novos equipamentos, serviços e comércio, irá atrair população tendo em conta que a população residente está a diminuir. Por conseguinte, um ponto de abordagem importante é também o aproveitamento e a integração dos espaços verdes existentes, que adquirem vários usos melhorando a vivência do local.

O principal objetivo na abordagem deste tema é compreender a possibilidade de densificar uma área já construída e consolidada, ou seja, recuperando-a e redensificando-a, sem ter necessariamente que construir novos edifícios, mas sim alterar os usos do edificado e gerar novas movimentações da população. Nesse sentido, um dos objetivos para os Olivais passa por assumir um carácter de elemento integrador na cidade de Lisboa. A questão que se coloca é de que forma?

- Identificar edifícios em mau estado de conservação, estrategicamente localizados e requalificá-los, dando novas funções, estabelecer ligações entre eles e integrar os espaços verdes;
- Substituir edifícios exclusivamente de habitação por edifícios de usos mistos, reorganizar e reconfigurar os espaços públicos de forma a dinamizar a área;
- Estabelecer uma relação direta da rua, percurso pedonal, com o comércio proposto ao nível térreo que a acompanha;
- Integrar os espaços verdes no tecido urbano para melhorar a mobilidade e qualidade dos espaços públicos;
- Criar pontos de interesse em locais estratégicos, com uma diversidade de funções, com o objetivo de proporcionar espaços atrativos nos Olivais.

Este trabalho parte de um desenvolvimento do estudo sobre a gestão e organização do território, com o objetivo de compreender as características dos Olivais e as suas carências. Nesse sentido, é importante estabelecer as várias etapas ao longo da evolução do projeto.

Numa abordagem mais geral ao tema, é realizado um estudo sobre a Densificação e Retração de modo a reunir vários exemplos para melhor compreensão do mesmo, através da análise de outras áreas urbanas com processos de densificação ou retração, em diversos conceitos teóricos e culturais, que permitam a comparação de cada caso. Após a recolha dos diversos casos, são avaliadas soluções para o bairro dos Olivais, através da comparação dos exemplos apreendidos. Na segunda fase, é realizado um estudo de eixos urbanos como elemento integrador, pela importância que a Avenida de Berlim possa ter no enquadramento e na estrutura do projeto. O espaço público é abordado juntamente com a definição de criatividade urbana ou cidade criativa, que se torna uma ferramenta fundamental no desenvolvimento deste trabalho.

Seguidamente é analisado o local, a sua evolução histórica e características que o definem, bem como as principais carências e potencialidades. Este processo requer o tratamento de dados e as questões de mobilidade interna e com o território envolvente. É realizado um estudo dos pontos principais de intervenção, que começa com a definição de uma estratégia de organização espacial e funcional para os Olivais, a partir de um modelo de ordenamento que define um novo papel dos Olivais na cidade de Lisboa. São criadas várias opções para uma nova organização que fundamente um novo papel dos Olivais na cidade.

Continuamente pretende-se estabelecer um modelo de evolução para uma pequena unidade de edifícios. Este modelo é ensaiado a partir da materialização de um conjunto de edifícios de forma a reinterpretar o bairro dos Olivais.

Posteriormente é elaborado o projeto integrado numa área específica através da renovação de um conjunto habitacional e espaço público circundante. Este projeto visa concretizar uma renovação da Avenida de Berlim, que é composta por edifícios habitacionais, no novo contexto de densificação a partir da nova edificação e da alteração de funções para usos mistos.





## 2. ESTADO DO CONHECIMENTO / PROJETOS DE REFERÊNCIA

### 2.1 A QUESTÃO DA RETRAÇÃO E DA DENSIFICAÇÃO

A primeira abordagem ao tema em questão implica uma necessária e cuidada análise do conhecimento sobre o assunto, tal como, dos projetos ou dos efeitos de transformação do tecido urbano que estão associados a esta temática. Nesse sentido, é importante distinguir a natureza dos fenómenos da Densificação e da Retração nas cidades, caracterizando as suas especificidades e também as propostas elaboradas pelos arquitetos e urbanistas nos contextos referidos.

Na segunda metade do século XX várias cidades europeias tiveram um aumento populacional, que provocou uma grande expansão das cidades para a periferia, o que gerou novas cidades causadas pela expansão de pequenas aglomerações. Consequentemente, os núcleos históricos perderam progressivamente o seu carácter habitacional e as grandes indústrias foram polarizadas. A cidade de Lisboa é um exemplo deste fenómeno, em que se verifica a expansão para norte e sucessivamente, com o aumento do poder de compra, foi-se alargando. Neste sentido, a cidade está a perder cada vez mais população, sendo vivida apenas de dia, consequência do aumento dos “bairros dormitório” como é o caso do bairro dos Olivais. Estas características são derivadas da contração demográfica da capital e consequente alargamento das áreas periféricas dependentes funcionalmente da cidade de Lisboa, resultando no aumento dos movimentos pendulares. A contração demográfica e a intervenção em bairros como o dos Olivais é um cenário teórico que ainda não afeta a cidade de Lisboa, mas poderá vir a ser uma realidade num futuro próximo, à semelhança do que está a acontecer no contexto europeu e mundial.

Neste sentido, o caso de estudo tem como principal objetivo perceber de que forma a cidade pode crescer sem ter que se expandir, ou seja, encontrar meios de redensificação (*retrofitting*), ao requalificar edifícios, ocupar espaços vagos e reaproveitar espaços públicos. Este processo, denominado de *retrofitting* pretende expandir a cidade no seu interior, através da sua redensificação, ao redesenhar o tecido urbano e procurar um novo equilíbrio na proporção entre a área pública e a área privada da cidade.

O capítulo está dividido em três pontos: o primeiro aborda a questão da retração, as principais características e alguns exemplos de cidades que sofreram o processo de retração; o segundo descreve o cenário oposto que é a densificação, a partir de uma análise deste fenómeno e também de exemplos práticos. Por último é analisada uma situação específica de “redensificação” que pode ser enquadrada como referência para o caso de estudo.



## 2.1.1 RETRAÇÃO

A Retração é o processo de declínio populacional que acontece na cidade, ao sofrer uma consecutiva desocupação em que a gestão da cidade é confrontada com uma tarefa por vezes contraditória, dado que há que garantir qualidade de vida nas condições de recuo populacional (AAVV, 2006). Com a diminuição dos recursos a cidade deixa de ser sustentável necessitando cada vez mais de fontes externas. Neste sentido, o declínio económico vai refletir-se na transformação de áreas urbanas e consequentemente na perda de oportunidades de emprego e aumento da emigração.

O caso da Retração verifica-se principalmente em cidades que estão a atravessar uma fase de perda de população e a sofrer transformações económicas, em que os principais motivos são a desindustrialização e consequente emigração, como aconteceu em *Detroit* (EUA); ou por desastres naturais, como é o exemplo da cidade de *New Orleans* (EUA) após o furacão *Katrina*, que veio agravar a retração que já se sentia na cidade, com a perda de população desde os anos 60, dada pela deslocação da população para a periferia. Os marcos político-sociais são outro fator de retração, como por exemplo a queda do muro de Berlim, que consequentemente levou à desertificação de algumas cidades da *República Democrática Alemã*. A cidade de Detroit é um exemplo particularmente representativo do fenómeno de retração devido à desindustrialização que ocorreu nos anos 50 e provocou a migração em massa da população, deixando a cidade praticamente ao abandono (Ryan, 2012).

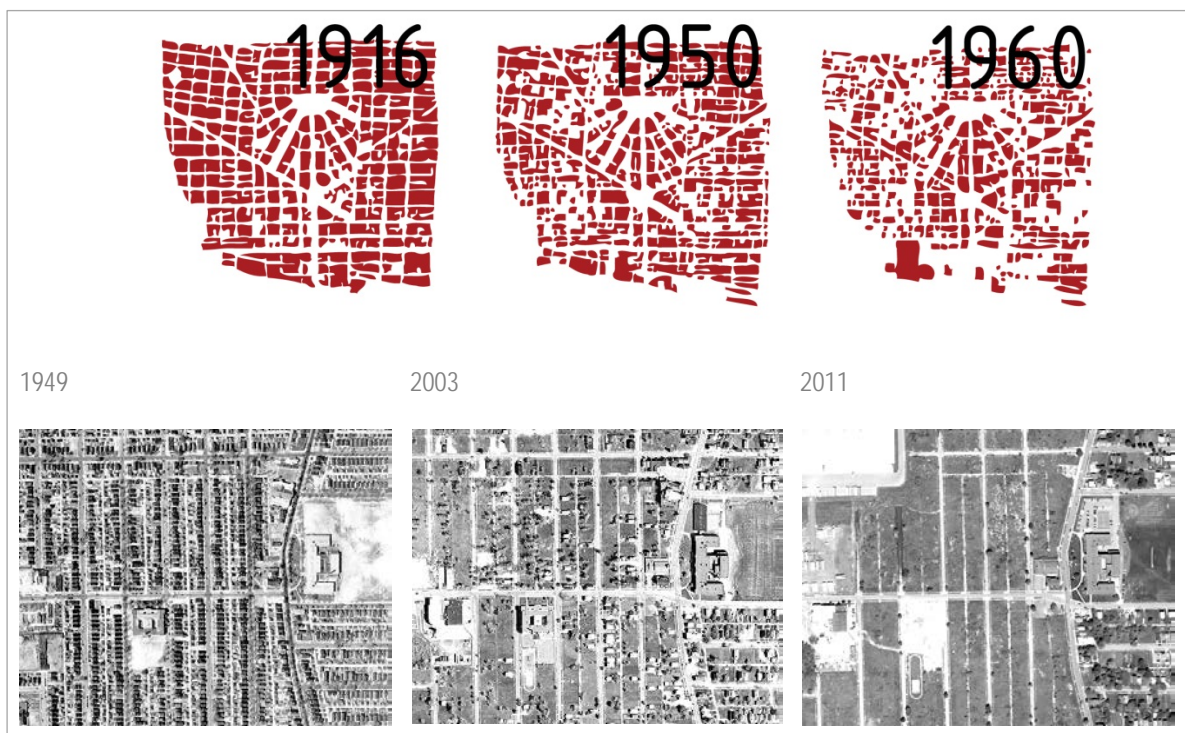


FIGURA 1 – FASES DO PROCESSO EVOLUTIVO DO TECIDO URBANO: RETRAÇÃO / ABANDONO NA CIDADE DE DETROIT

([HTTP://CANDYCHANG.COM/?P=2293](http://candychang.com/?P=2293))



FIGURA 2 – PROPOSTA PARA A EXPANSÃO DO MILLIKEN STATE PARK, DETROIT

([HTTP://WWW.M-BIKE.ORG/BLOG/2010/09/09/CONCEPTUAL-DESIGNS-FOR-MILLIKEN-STATE-PARK-EXPANSION](http://www.m-bike.org/blog/2010/09/09/conceptual-designs-for-milliken-state-park-expansion))

Existem propostas de intervenção que procuram inverter o fenómeno de retração como é exemplo a imagem da figura 2, que ilustra um plano para redesenhar uma plataforma de construção automóvel, para um espaço ligado à prática desportiva associada ao Milliken State Park, com o objetivo de reativar e dinamizar o centro de Detroit.

A cidade de Manchester (Reino Unido) é outro exemplo do efeito de retração. Esta cidade foi uma das primeiras metrópoles criadas no tempo da revolução industrial, no séc. XIX, onde os habitantes das fábricas eram a principal razão do desenvolvimento urbano habitacional na envolvente da zona industrial. Com a 1ª Guerra Mundial (1914-1918) tornou-se impossível a exportação para a Índia e após a 2ª Guerra Mundial, a cidade só conseguia exportar 1/5 do que exportava anteriormente. Consequentemente, houve uma quebra da população em 1930 provocada pela falência das fábricas que levou as pessoas a deslocarem-se para a periferia da cidade.

Em consequência do abandono populacional, a cidade reorganizou-se num perímetro menor através da revitalização do centro, ao construir novos apartamentos no lugar das fábricas. Nos anos 90 a cidade começou a fazer investimentos público-privados, através da construção em massa. Atualmente a disparidade que existe em Manchester ainda é a maior em todo o Reino Unido (<http://www.shrinkingcities.com>).

## 2.1.2 DENSIFICAÇÃO

A Densificação é um fenómeno que está relacionado diretamente com a necessidade de crescimento das cidades, ou seja, quando o elevado crescimento populacional implica o aumento da área de construção da cidade e consequentemente a redução do espaço livre existente, para que possa dar resposta aos movimentos migratórios, verificando-se várias formas de densificação ao longo dos anos (Ryan, 2012). As principais causas do crescimento urbano, como está referido no ensaio teórico de Manuel de Solà-Morales sobre “Las formas de crecimiento urbano”, devem-se a desequilíbrios regionais, movimentos migratórios e também pela industrialização nas cidades (Solà-Morales y Rubió, 1997).

A cidade densa pode trazer benefícios ecológicos, através do aumento da eficiência energética, reduzindo o consumo de recursos e o nível de poluição, evitando também a expansão sobre a área rural. A cidade compacta é uma cidade densa e socialmente diversificada, onde as atividades económicas e sociais se sobreponham e as comunidades sejam concentradas em torno das unidades de vizinhança (Rogers; Gumuchdian, 1997). A Densificação pode ser abordada como uma operação de transformação do espaço urbano, que quando enquadrada por um instrumento de reestruturação permita a modificação do uso dos solos, tendo em conta a própria mobilidade e relação com espaços circundantes. Nesse sentido, pode considerar-se que a densificação poderá contribuir para a redefinição da paisagem urbana em função de uma melhoria da qualidade de vida dos habitantes.

A questão das densidades e dos vários índices urbanísticos (utilização do solo, ocupação do solo, densidade populacional e habitacional, etc) são instrumentos de gestão territorial muito relativos e de difícil comparação. Philippe Panerai aborda a densidade de duas cidades – Paris e Londres – sendo Paris uma das capitais europeias mais densas, com cerca de 255 habitantes por hectare, enquanto Londres é uma cidade com grandes espaços públicos e habitações unifamiliares, com cerca de 52 habitantes por hectare. No entanto, avaliando a densidade populacional da área metropolitana das duas cidades, verifica-se que Londres é mais densa (41 hab/ha) do que Paris (36 hab/ha) (Panerai, 2006). Neste sentido, é importante perceber que mesmo analisando as várias densidades, não é possível retirar conclusões generalizadas para uma solução urbana sem ter que avaliar as características morfológicas de cada local em concreto.

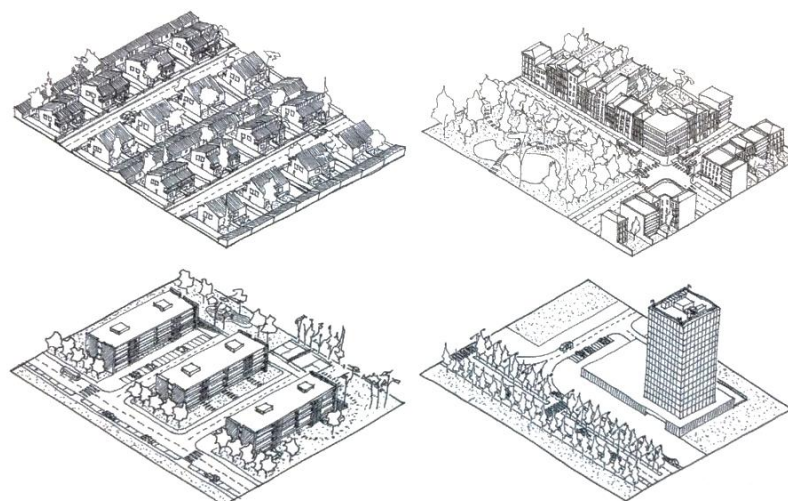


FIGURA 3 – O MESMO ÍNDICE DE UTILIZAÇÃO DO SOLO (DE 0,7) PODE CORRESPONDER A ESPAÇOS URBANOS COMPLETAMENTE DIFERENTES. A IMAGEM ILUSTRA QUATRO EXEMPLOS DE UMA PARCELA COM A MESMA ÁREA E A MESMA ÁREA DE CONSTRUÇÃO ACIMA DO SOLO.

(PORTAS, ET AL, 2011)

Numa abordagem mais global do território, para além do seu espaço é necessário ter em atenção o fator tempo como uma variável e a evolução como uma inevitabilidade, ou seja, pensar o presente sem deixar de olhar o futuro e as possíveis alterações que podem surgir. Neste sentido, a estrutura do tecido urbano deve ter uma matriz permanente e admitir uma evolução flexível dentro de parâmetros controlados na renovação do tecido construído, de modo a permitir a adaptação de diversos tipos de edifícios com variadas funções, bem como as possíveis alterações da estrutura viária. Ao pensar na evolução do tecido urbano a longo prazo, vai evitar-se o abandono ou a demolição de edifícios e a consequente degradação, possibilitando a reutilização e renovação dos mesmos.

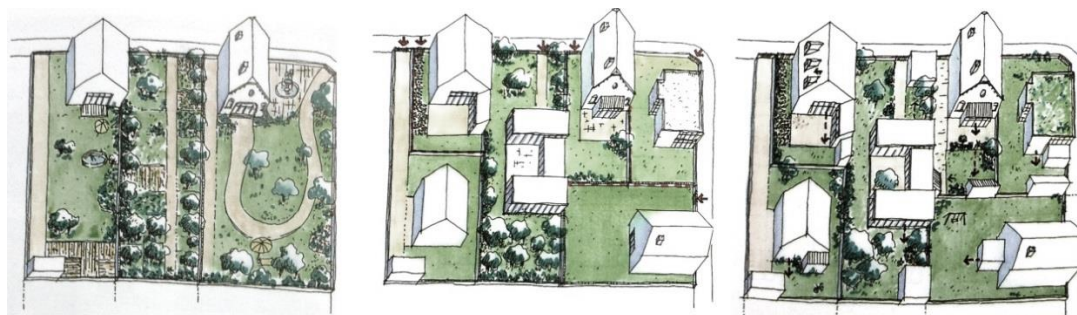


FIGURA 4 – HIPÓTESE DE EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO: DENSIFICAÇÃO DO QUARTEIRÃO (DESENHO DE PHILIPPE PANERAI)

(PORTAS, ET AL, 2011)

Em síntese, é fundamental ter em atenção eventuais cenários de transformação para que seja possível alterar ou ampliar a funcionalidade do edificado ou até mesmo a ocupação do próprio solo.

Como exemplo de densificação, o plano de Cerdá (Barcelona, 1859), é composto por quarteirões de 113m x 113m e vias de 20m de largura, que desenharam um traçado ortogonal, aumentando a taxa de superfície viária,



incluindo as praças, de 17% para 34%. Esta grelha articula a cidade intramuros com uma diversidade de núcleos urbanos envolventes e vai agarrar as avenidas diagonais que surgem a partir das ligações já existentes. A aplicação deste plano no quarteirão permitia uma abertura ao público, com novos espaços públicos e pequenas áreas ajardinadas, melhorando a qualidade ambiental da cidade. No entanto, o processo de densificação do quarteirão (Figura 7) foi edificado progressivamente até que se fechou totalmente e acabou por privatizar o logradouro. Segundo a lógica evolutiva deste tecido, o traçado urbano mantém-se mas os quarteirões têm vindo a modificar-se para se ajustarem às necessidades da população, assumindo características muito diferentes daquelas que foram previstas pelo plano. Nos últimos anos, verifica-se a recuperação pontual da relação entre área pública e privada, com a abertura de alguns quarteirões que reconfiguram novos espaços públicos.

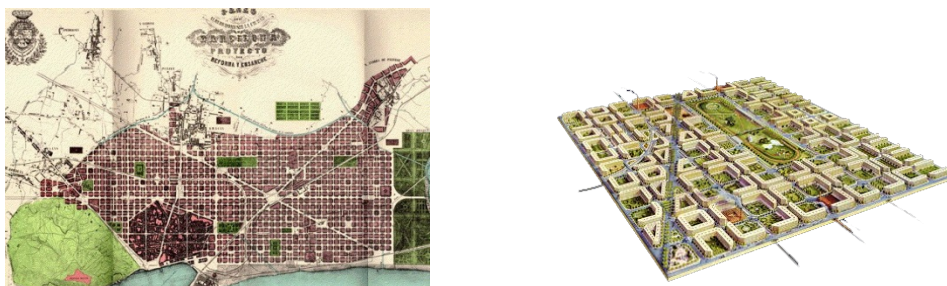


FIGURA 5 E 6 – PLANO DE CERDÁ, BARCELONA

([HTTP://PLANOCERDA.BLOGSPOT.PT/2007/05/O-PLANO-CERD-NOVA-BARCELONA-PROPOSTA\\_29.HTML](http://planocerda.blogspot.pt/2007/05/o-plano-cerd-nova-barcelona-proposta_29.html))

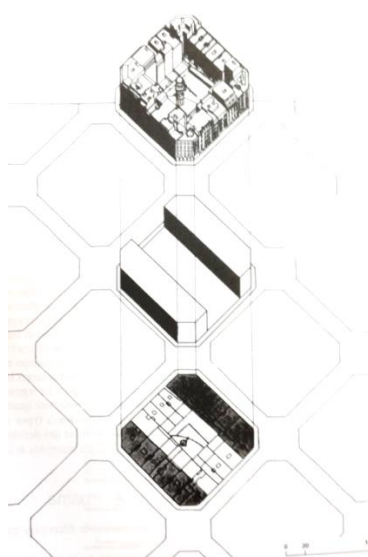


FIGURA 7 – PROPOSTA E EVOLUÇÃO DO PLANO DE CERDÁ, BARCELONA, PROCESSO DE DENSIFICAÇÃO DO QUARTEIRÃO

(PANERAI, ET AL., 2001)

A Cidade do Cabo é também um exemplo onde as operações de densificação são programadas pelos poderes públicos a partir de uma política que visa contrariar a dispersão, baseando-se em cinco pontos estratégicos, designadamente:

- Consolidar, proteger e melhorar o acesso aos recursos naturais;
- Um padrão de acessos equitativo;
- Oportunidades económicas sustentáveis e acessíveis;
- Fixação da população – um percurso de desenvolvimento integrado;
- Criar maiores e melhores espaços públicos.

Estes cinco pontos indicam possíveis estratégias pela adaptação da situação atual. Um dos principais argumentos para a densificação refere que as baixas densidades não suportam o aumento do investimento público em serviços de transportes públicos, sugerindo que a densificação seja feita ao longo dos corredores de maior atividade e movimento. O que sugere também que o desenvolvimento económico seja suportado pelo aumento das densidades e que este promova novos projetos com base em usos mistos.

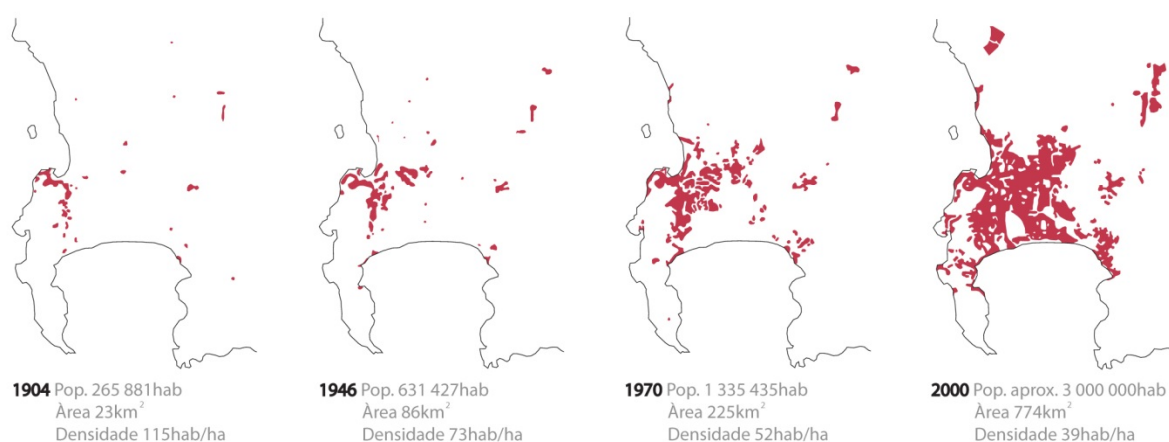


FIGURA 8 – ALTERAÇÕES NA DENSIDADE POPULACIONAL DA CIDADE DO CABO 1904 – 2000

([HTTP://WWW.CAPETOWN.GOV.ZA/EN/SDF/DOCUMENTS/DENSIFICATION\\_STRATEGY\\_WEB.PDF](http://www.capetown.gov.za/en/sdf/documents/densification_strategy_web.pdf))

A Cidade do Cabo está a promover um aumento das densidades da cidade como reforço do conceito de espinha dorsal económica da cidade. A densidade deve ser tida em conta no contexto das áreas circundantes, nos elementos compositivos, na acessibilidade, na construção e na forma. A população deverá ser abordada e incentivada no processo participativo. Maiores densidades podem também ser atingidas através de desenvolvimentos de baixas alturas, 2 a 3 pisos. O maior problema relacionado com a densificação é o facto de não ser atingida num curto período de tempo mas sim numa estratégia de médio longo prazo, entre 10 e 20 anos.

Uma cidade em expansão vai implicar longas distâncias de viagem para o trabalho, bem como lugares para a educação, lazer e outros serviços. O transporte público não é viável nas cidades em dispersão, tendo em conta



que a densidade populacional é muito baixa, logo não haverá um número viável de potenciais passageiros. Desta forma, as cidades em dispersão dependem do transporte individual provocando congestionamentos de tráfego e má qualidade de ar. Cidades como a Cidade do Cabo onde grande parte é projetada com base num modelo de “uma casa num lote”, não oferecem muitos tipos de habitação ou escolha de ambientes de vida.

Em suma, as cidades de baixa densidade são mais caras e ineficientes quando se trata da prestação de serviços e do fornecimento de infraestruturas, havendo desperdício de recursos e acesso limitado às oportunidades e estruturas multifuncionais.



### 2.1.3 REDENSIFICAÇÃO / RETROFITTING

Após o estudo dos exemplos de fenómenos de retração e densificação são analisadas hipóteses mais concretas para a cidade de Lisboa, que apresenta num cenário teórico de retração. É introduzido um novo conceito, denominado de *retrofitting* ou redensificação fundamentado na ideia de construir no construído, bem como na ligação dos tecidos urbanos baseada na ideia de tornar a cidade mais dinâmica e atrativa.

Segundo Norberto Côrrea, no artigo “Fazer cidade” da revista *Urbanismo* nº2, o efeito *Shrinking city* que Lisboa tem sofrido nos últimos anos pode ser resolvido através da revitalização e recuperação dos vazios urbanos para causar o processo de *retrofitting*. Côrrea afirma que “... uma política para a sustentabilidade que passa pelo combate ao vazio urbano, que favorece a atividade económica, pelo melhoramento das infraestruturas, dos equipamentos e do espaço público, ou ainda, pelo desenho de sítios para as pessoas.”

*Retrofitting* consiste na ideia de que a cidade tem a capacidade de se expandir a partir do seu interior, através da redensificação. Esta expressão foi utilizada por Joan Busquets no encontro “*Património Natural e Cultural: Construção e Sustentabilidade!*”, em Outubro de 2010, em que fala sobre as hipóteses que as cidades têm de se reestruturarem, possibilitando “repensar a cidade para o futuro”, incluindo as “questões da sustentabilidade e da devolução das cidades aos cidadãos.”

O processo designado de *Shrinking city* corresponde à contração demográfica de uma área metropolitana, enquanto as suas periferias e a própria área metropolitana aumentam de população. No caso da cidade de Lisboa, é uma capital com uma área metropolitana em crescimento mas a cidade em si vai perdendo população, ou seja, o núcleo central da cidade é vivido de dia, mas desvanece durante a noite quando se dissipam os seus utilizadores. A expansão da cidade de Lisboa para a periferia pode ser evitada tendo em conta que há muitos espaços livres e degradados dentro do perímetro urbano consolidado, que acabam por ser espaços expectantes e podem vir a dar um novo sentido à cidade. Estes vazios urbanos têm a capacidade de combater o efeito *Shrinking city*, através da sua revitalização, de modo a criar novas oportunidades para Lisboa.



## 2.2 EIXOS ESTRUTURANTES DE COMPOSIÇÃO URBANA

O exercício de projeto enquadra-se conceptualmente na ideia de ocupar e reorganizar o atual espaço livre da cidade de Lisboa, que tem vindo a aumentar com as sucessivas deslocações da população para a periferia. É realizada uma análise das possíveis influências de um eixo viário como desenvolvimento urbano.

O presente trabalho foca-se em torno da avenida de Berlim e na sua integração com o bairro dos Olivais e com a cidade de Lisboa. Neste sentido, é necessário compreender a evolução da rua em diversas cidades e abordar as suas transformações ao longo do tempo, bem como as influências que esta tem no desenvolvimento da cidade. É realizada uma pesquisa de exemplos de eixos viários que têm um papel relevante com a sua envolvente, ou que sofreram processos de revitalização e densificação para melhorar o desenvolvimento do bairro. O conteúdo deste capítulo mostra diversos exemplos destes processos para que seja possível analisar, na fase seguinte, a avenida de Berlim e identificar as suas potencialidades bem como as suas carências.

*"Falar da rua é falar da cidade", "A rua é a cidade, sinónimo de espaço público"*  
(Cordeiro, et al, 2008)

Segundo Graça Cordeiro, a rua é um lugar estratégico para a observação da vida citadina e urbana e também um lugar privilegiado para o convívio entre as pessoas.

Tim Sieber, antropólogo norte-americano, refere que nos EUA a rua é um local a evitar. Aborda a rua como um lugar dentro da cidade, um lugar que analisa os aspetos fundamentais da qualidade de vida urbana e do carácter de uma cidade, mas que na América do Norte as ruas são "Lugares onde os pobres e a classe operária vivem a sua vida privada no espaço público". Contrariamente, Donald Pitkin explica em "The Cultural Meaning of Urban Space" (1993) que encontrou nas cidades do sul da Europa uma "intersecção do espaço público e privado [onde] as pessoas agiam como se as ruas fossem as suas casas", contrariamente ao norte da Europa que era caracterizado pelo espaço individualista e privado, afirmando que "essas cidades norte Europeias [evidenciam ausência] de vida nas ruas (Pitkin, 1993, pp. 100).

Jane Jacobs, em "The death and life of great American cities" (1972), defende o conceito de cidade densa com várias atividades diurnas e noturnas e de bairros habitacionais socialmente heterogéneos. *"Streets and sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs"*. Jacobs revela três qualidades que asseguram as funções de circulação e convivência das ruas, começando por diferenciar os espaços públicos dos privados, em segundo defende que a rua deve ser olhada pelos seus proprietários (comerciantes, residentes, etc) e por fim, que o fluxo de utilizadores ao longo da rua seja constante para que a rua seja vivida e mais atrativa. Refere ainda que a vitalidade da rua é o principal fator de permanência do espaço, através de lojas e espaços públicos distribuídos ao longo da rua, tanto de dia como de noite, para reforçar a segurança do lugar.

O antropólogo James Holston explica que o espaço público das ruas pode funcionar como uma "sala de visitas pública", um "espaço flexível" acessível a todos e composto por uma "variedade de atividades" onde "encontros

espontâneos, informais, improvisados podem ocorrer em simultâneo" (Holston, 1989: 103-107). Holston critica as cidades planificadas como o exemplo de Brasília, em que as largas dimensões da rua tornam o seu ambiente muito disperso e pouco vivido e refere que "75% dos atuais residentes de Brasília vivem em espaços construídos graças ao esforço popular fora da zona formalmente planificada" (Scott, 1999, pp. 129).

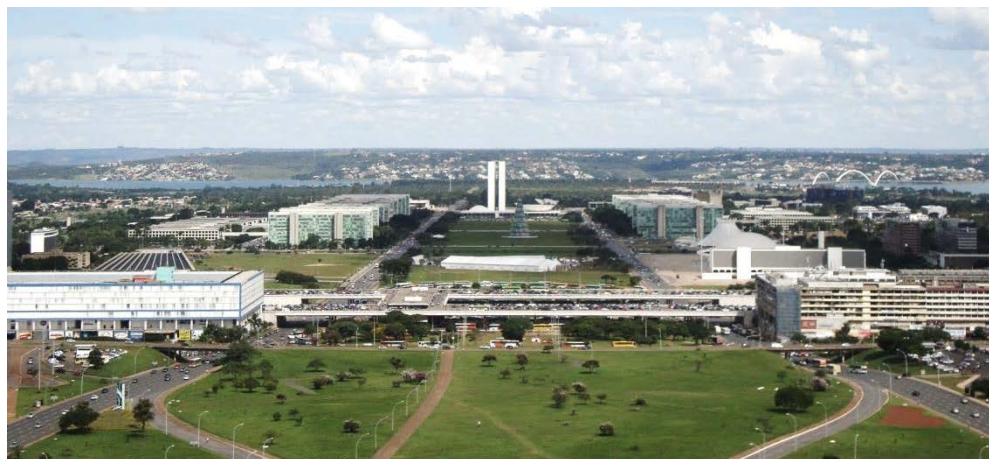


FIGURA 9 – EIXO MONUMENTAL, BRASÍLIA 2010

([HTTP://WWW.GEOLOCATION.WS/V/P/52466888/EIXO-MONUMENTAL-BRASLIA-2010/EN](http://www.geolocation.ws/v/p/52466888/EIXO-MONUMENTAL-BRASLIA-2010/EN))

Em 1963 o relatório de Buchanan, elaborado pelo urbanista britânico Colin Buchanan, no Reino Unido, veio definir uma visão para o desenho urbano para a "motor age". As cidades foram imaginadas com grandes autoestradas e estacionamento de vários andares. O centro de Londres seria transformado numa grande infraestrutura adaptado a uma nova forma urbana exigida pelo veículo a motor, o que iria causar grandes mudanças nas cidades, ao transformar uma rua comercial numa autoestrada. No entanto, Jane Jacobs via a rua como a força vital da cidade e não como um simples canal de tráfego rodoviário, assim como Christopher Alexander considerava a rua um padrão urbano multifuncional.

A visão apresentada em "Traffic in Towns" mostra que o papel da rua Tottenham Court, em Londres, como uma costura urbana entre Fitzrovia e Bloomsbury iria desaparecer. Não haveria comércio nas ruas pois iria interferir com as condições de visibilidade da estrada. As ruas seriam substituídas por plataformas para peões e um conjunto de viadutos. Na década de 60 esta visão que expressava os princípios de uma nova disposição viária urbana, não só na Grã-Bretanha como em todo o mundo, estava a tornar-se numa revolução urbana. Esta revolução iria trocar o padrão tradicional de estrutura urbana por um novo sistema rodoviário separado dos edifícios e dos espaços públicos.

Richard Llewelyn-Davies denominou este fenómeno o impacto revolucionário no novo planeamento de transportes na forma das cidades. Na segunda metade do século XX, com o automóvel e a estrada moderna que causaram alguma pressão no desenho urbano, foi talvez a transformação mais dramática da forma da cidade em milhões de anos (Marshall, 2005, p3).

*"Mobility has become a central component of modern urban life, of the way cities function and of the dynamics of contemporary societies." (Cit. por Fels, "The street belongs to all of us", 2007, p7)*

A mobilidade assume um papel fundamental por três razões principais: pela capacidade de deslocação para o trabalho, casa, educação; pela própria mobilidade das pessoas e também por todo o movimento que utiliza energia e produz gases de efeito de estufa, e portanto, precisa de ser compatível com os impactos ambientais atuais.

*"It is the street that makes the city and is the primary medium for the movement of people, goods and even information" (Ascher, Apel-Muller, 2007, p. 17).*

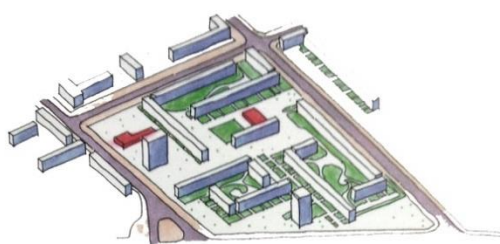
A principal questão passa por perceber os tipos de rua que vão ser feitas para cidades que são acessíveis a todos e sustentáveis, que hoje em dia ultrapassam as antigas fronteiras desenvolvendo mobilidades de todo o tipo e que se vão densificando à volta do núcleo urbano central. Segundo François Ascher, a rua é uma via pública dentro de uma conurbação, que é utilizada para aceder a diversos locais e que gera um espaço comum que pode ser utilizado para diferentes tipos de atividades. A rua realiza portanto pelo menos uma de três funções: de trânsito, de acesso e de base para diferentes tipos de atividades. António Baptista Coelho afirma que *"Nunca se inventou nada melhor do que a rua para uma melhor vivência da cidade."*

Com o crescimento das cidades e consequentemente maior divisão de trabalho, deslocações das pessoas e de mercadorias, houve uma grande necessidade de aumentar os transportes. As ruas tendiam a ficar maiores, principalmente a partir do século XVIII, quando surgiram os transportes públicos. Neste seguimento, o papel do transporte foi expandindo gradualmente e o tráfego foi ganhando prioridade sobre as outras funções da rua. Os passeios ficaram mais pequenos e o atravessamento das ruas tornou-se mais complicado e perigoso. Com estas mudanças, houve uma tentativa de organizar uma coexistência como é o exemplo das ruas de Barcelona e foi neste contexto de mudança de escala urbana e desenvolvimento da mobilidade que os urbanistas tentaram projetar a cidade moderna.

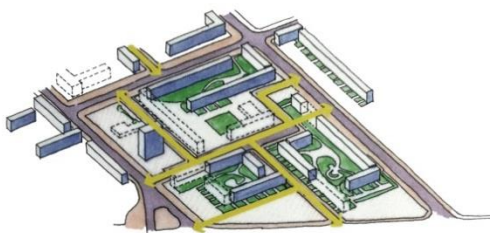
Os urbanistas do século XIX desenvolveram soluções para diferenciar funções a partir de métodos espaciais com o objetivo de melhorar a eficiência da rua. Primeiro, o zonamento que consistia na divisão da cidade por zonas, cada uma com a sua função; depois Le Corbusier e a Carta de Atenas determinaram o fim da rua como era conhecida e introduziram o princípio da segregação funcional das vias de circulação escalonadas de acordo com hierarquia baseada na velocidade de circulação; mais tardiamente Buchanan com um novo sistema de separação com diferentes faixas de tráfego. Após o abandono das principais funções da rua, o processo de recuperação da ideia da rua como elemento de composição e unidade essencial de vivência da cidade, teve grandes influências do Urbanismo Moderno a partir do fim dos anos 60.

No entanto, os urbanistas depararam-se cada vez mais com a dificuldade em produzir todas as ruas nas áreas centrais das cidades bem como a gestão dos próprios meios de transporte. Houve também uma necessidade de

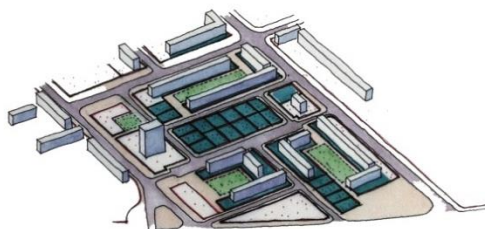
ajustar a localização do comércio para que este tivesse contacto direto com a rua como forma de atração. Esta mudança deu início à compra por impulso que se tornou um fator cada vez mais importante e consequentemente a um retorno da visão da cidade composta por uma diversidade funcional e pela sua variedade. Atualmente os consumidores não têm tanto interesse em fazer compras, mas sim em ter novas experiências, em viver a rua. As vantagens das ruas multifuncionais estão a ser redescobertas por serem locais de divergência e de confronto com outras pessoas. Na Europa, uma nova opção assume a forma de um retorno à cidade compacta, com ruas mais diversificadas, compostas por edifícios multifuncionais. Paris é um exemplo deste retorno à cidade compacta, conseguindo a coexistência entre todas as formas de transporte da cidade.



Estado inicial



Fracionar



Substituir

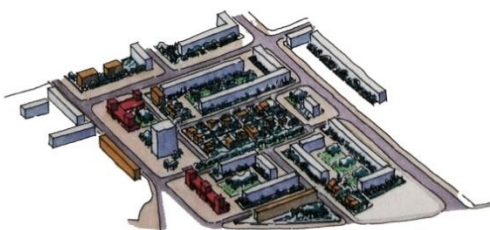


FIGURA 10 – SARCELLES, WATTEAU, HIPÓTESE DE EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO

(P. PANERAI, 2003)



*"A rua mais do que um simples acesso, é um elemento estruturante do tecido urbano e, como tal, carece de uma demarcação própria do seu espaço, até onde ele se desenvolve, permitindo uma fácil leitura. A ambiência peculiar do sítio, o carácter arquitetónico e a toponímia são fatores que contribuem para lhe dar identidade urbana." (AAVV, 1998)*

O projeto para Ronchi dei Legionari (Trieste, Itália) consiste numa infraestrutura intermodal com uma superfície de 457 000 m<sup>2</sup>, que pretende ligar o aeroporto Friuli Venezia Giulia e a estação de comboios e autocarros (com uma nova linha de comboio de alta velocidade Barcelona – Kiev). A proposta para o espaço inclui um centro de conferências e uma área comercial e de serviços, que se apresentam numa rede de ruas entrelaçadas.

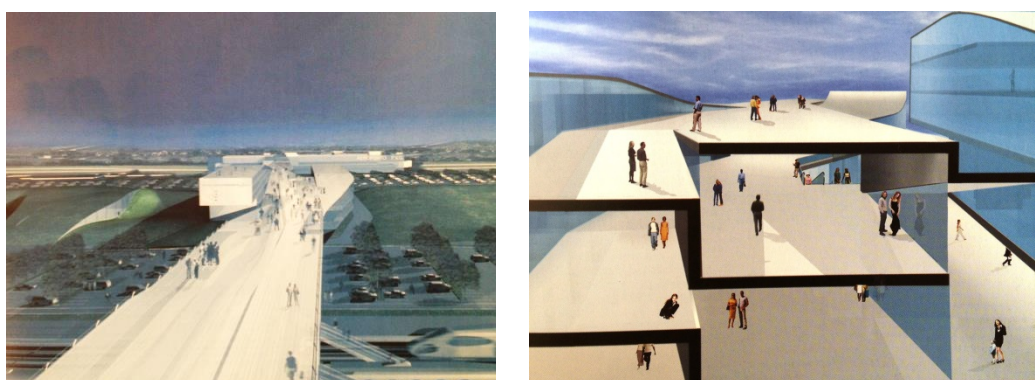


FIGURA 11 – PROJETO RONCHI DEI LEGIONARI, TRIESTE, ITÁLIA 2001-2003

(THE STREET BELONGS TO ALL OF US, 2007, PP. 178)

#### ESPAÇO PARTILHADO – ZONAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO OU “ZONAS 30”

O conceito de “zonas 30” foi introduzido em vários países da Europa há alguns anos, como a Holanda, França e Alemanha. Estas zonas não são apenas uma limitação da velocidade a 30 km/h, o principal objetivo passa por elaborar um desenho urbano orientado para os peões e ciclistas. Normalmente, as “zonas 30” são executadas em zonas habitacionais e também em zonas com forte atividade comercial. As principais modificações são a redução da largura da via de circulação e consequentemente o aumento do espaço pedonal e também através da introdução de elementos arbóreos ou de mobiliário urbano, que evidenciem a redução da largura da via de circulação e também com a elevação da própria via para criar um nivelamento dos atravessamentos pedonais. Este processo exige um faseamento, introduzindo inicialmente lombas redutoras de velocidade e sucessivamente é realizada a requalificação urbana.



## 2.3 O ESPAÇO PÚBLICO COMO ELEMENTO INTEGRADOR E CRIADOR DE SEGURANÇA URBANA

O bairro dos Olivais tem vários espaços verdes sem qualquer tipo de utilização e criam vazios urbanos que dificultam as relações internas, afetando também as vivências do bairro. Assim, é realizada uma análise da requalificação do espaço público e as suas influências no tecido urbano, na vivência do espaço e consequentemente na segurança do próprio local.

O espaço público tem vindo a sofrer várias alterações e diferentes estatutos na cidade ao longo dos anos. A cidade ocidental europeia dá uma grande importância ao espaço público através do valor da rua e da praça. O largo surgiu como um alargamento espontâneo da rua e a praça foi talvez o primeiro ato voluntário de criar espaço público. No entanto, no séc. XIX, com o crescimento exponencial da cidade, o espaço tinha uma certa anarquia de funções e usos, que foi criando conflitos entre peões e automóveis. É nesta altura que se começam a desenhar os grandes "Boulevards" que davam um novo valor ao espaço público, com a hierarquização das vias de circulação automóvel e a segregação dos peões com as novas regras da Carta de Atenas (1942), como é exemplo a Ville Radieuse que é caracterizada pela separação de quatro funções principais: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, e circular. É proposto um zonamento densificado das áreas residenciais para libertação do solo e para o aumento de áreas verdes.



FIGURA 12 – "VILLE RADIEUSE", LE CORBUSIER, 1930

("LA VILLE ET ARCHITECTURE EN EUROPE", 1870-1993. CENTRE GEORGES POMPIDOU, 1994)

Em 1874, foi iniciado um sistema de organização e produção de projetos urbanísticos para a intervenção no tecido urbano com o objetivo de modernizar a cidade de Lisboa. A abertura do “Boulevard”, termo utilizado por analogia aos Boulevards parisienses de Haussmann, a norte do passeio público que mais tarde se transformou na Avenida da Liberdade e a abertura do parque Eduardo XII, os bairros Barata Salgueiro e Camões e a intervenção nas Avenidas Novas foram projetos que ajudaram a dar uma nova visão sobre o modo de fazer cidade (Silva, 1989).



FIGURA 13 – AVENIDA DA LIBERDADE E A FORMAÇÃO DOS NOVOS BAIRROS.

(“LISBOA DE FREDERICO RESSANO GARCIA, 1874-1909”, CML, FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN – ABRIL /MAIO, 1989.)

No séc. XX o Modernismo põe em causa o modelo de cidade tradicional e forma um modelo em que não são reconhecíveis as configurações dos espaços públicos. A cidade passou a ser dominada pelo automóvel, com a generalização do transporte individual, tornando a cidade dispersa através da sua expansão por limites antes desconhecidos, que se vai expressar a nível local com a apropriação do automóvel no desenho do espaço público. A cidade foi afetada pela expansão urbana e consequentemente pelo aumento da rede viária que transformou as ruas em vias rápidas e as praças em parques de estacionamento. As cidades ficaram mais disformes e desarborizadas e as ruas cada vez mais inseguras. O Movimento Moderno só teve verdadeiramente reflexo na produção da cidade com a reconstrução urbanística após a 2ª Guerra Mundial (1945), associado a novas formas de pensar / construir a cidade, onde o espaço público deixa de ser a estrutura morfológica da cidade que passa a utilizar o edifício isolado como elemento de composição e a célula urbana como unidade de

agregação de objetos autónomos entre si, através da transformação progressiva do espaço público em espaço viário (Machado, Expo'98).

Albert Speer (1905-1981) foi responsável pelo processo de reestruturação urbana, com o Plano Geral de Urbanização da cidade de Berlim que propunha a reorganização da cidade e o seu crescimento baseado em eixos monumentais, traçados com a orientação norte-sul e oeste-este, em que o primeiro era designado como uma “artéria prestígio”, onde era previsto ser construído um conjunto de edifícios e espaços públicos de grande grandiosidade. O Plano para a Unter Den Linden é um projeto de final da década de 30 que realça o formalismo da composição e tem uma grande influência no retorno ao desenho da cidade e desenho da forma pública de cidade. Este percurso inicia-se no final da década de 60 e é amplamente debatido nos anos 70 e 80, que retrata um predomínio da forma sobre a função, ao valorizar a liberdade criadora, caracterizado pelo regresso à rua e ao contínuo construído. Nos finais do séc. XX, o peão passa a ser a principal preocupação e o espaço público volta a ter um grande valor urbano.

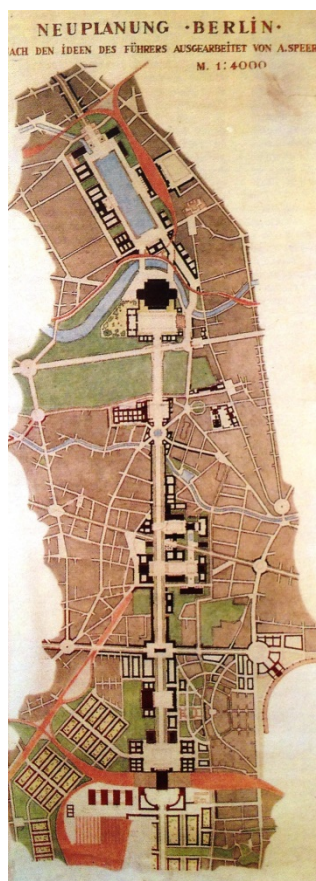


FIGURA 14 – ALBERT SPEER, “PLANO PARA A GRANDE BERLIM”, UNTER DEN LINDEN, 1939

(“LA VILLE ET ARCHITECTURE EN EUROPE”, 1870-1993. CENTRE GEORGES POMPIDOU, 1994)

Segundo Car Stephen, em “Public Space” (1992), a organização do espaço público surge como o “palco sobre o qual o teatro da vida comum se desenvolve” em que são “as ruas, os largos e os espaços de uma cidade que dão expressão formal ao percurso e ao declínio das mudanças humanas”. Os espaços públicos são estruturados

e estruturadores dos tecidos urbanos, visto que formam elementos de referência na malha urbana e na própria vida social. Neste sentido, o espaço público assume um carácter determinante na vivência da cidade, na medida em que promove a qualidade de vida dos residentes e dos que vivem o espaço da cidade.

Para que um espaço público tenha qualidade é importante elaborar um planeamento adequado ao enquadramento do próprio local. Jordi Borja afirma que “ *Fazer cidade hoje é fazer cidade sobre a cidade*”, nas várias centralidades e através de percursos atrativos que liguem os espaços com uma certa continuidade. O espaço público pedonal é visto como um local de encontro, de socialização, de permanência e até mesmo da própria relação entre o edificado (Borja, 2003).

Consequentemente, a segurança urbana tem um papel fundamental nas relações que se estabelecem entre territórios bem como os acontecimentos e vivências neles inseridos. O espaço público tem como principal característica a inter-relação da população num determinado lugar. O desenho destes espaços tem um papel essencial para a criação de ambientes que sejam perceptíveis à população que os usufrui. “ (...) *a segurança é uma questão eminentemente coletiva, que tem a ver com o modo como a sociedade se organiza e funciona.*” (DGOTDU, 2011).

Luís Fiães Fernandes argumenta que “*Muitas vezes os locais são inseguros, mas não há nenhuma criminalidade registada (...) o espaço é inseguro porque há processos subjetivos que geram uma interpretação do espaço, conferem uma determinada utilização do espaço por várias razões: ou porque há graffiti, ou porque as sebes não foram aparadas ou porque há falta de iluminação ou existem sombras*” (DGOTDU, 2011).

A dinâmica das cidades é muito importante para uma vivência do espaço de forma segura e confortável. As lojas são uma ótima forma de criar segurança, pelas movimentações que provoca. No entanto, nos últimos anos o tecido económico das cidades tem vindo a enfraquecer (como os serviços de proximidade), que consequentemente leva à degradação do espaço público. Neste sentido, há uma tendência em diminuir a diversidade de funções e a vivência de certos locais, que assumem um carácter meramente de “bairro dormitório”, como é representativo o caso de estudo. O espaço público tem um papel fundamental na utilização que o ser humano lhe atribui, que pode ter diversas atividades com a possibilidade de serem modificadas ao longo do tempo, consoante as necessidades da envolvente social.

## 2.4 A CRIATIVIDADE URBANA ASSOCIADA À MULTIFUNCIONALIDADE DO EDIFICADO

Este capítulo aborda o tema da criatividade urbana e principalmente a sua influência no edificado e no espaço público. Inicialmente é feita uma pesquisa sobre este conceito e de exemplos da sua aplicação prática, em situações concretas através do projeto. Este conceito vai ao encontro da proposta para a multifuncionalidade do edificado para dinamizar os Olivais, aumentando a sua atratividade.

As cidades têm sofrido várias transformações ao longo dos anos que necessitam de ser contrariadas, como é o caso da cidade dispersa. A necessidade de inverter a tendência de dispersão está associada à divisão da cidade em zonas e funções que levam ao aumento dos movimentos pendulares e consequentemente a dependência do transporte público e privado. Desta forma, é importante pensar em novos padrões para uma cidade diversificada e dinâmica que responda às necessidades das sociedades atuais e futuras.

Para Landry (2000), o sucesso das cidades está diretamente ligado à criatividade, com base em quatro tipos de impacto: “Benefícios económicos” (novos empregos), “Benefícios físicos e ambientais”, “Benefícios sociais” (segurança no espaço público) e “Benefícios simbólicos” (associados à imagem urbana). Neste contexto, Landry associa o sucesso de uma cidade à criatividade e à sua adaptabilidade às sucessivas mudanças. Landry afirma que a cidade criativa é a ideia de desenvolver o potencial criativo das cidades através de estratégias e medidas facilitadoras e soluções imaginativas. O principal objetivo parte da revitalização social e económica das cidades através da contribuição de diversas atividades culturais, que dinamizem a cidade.

Segundo Luís Balula, as cidades criativas *“são espaços urbanos que agregam atividades sociais e artísticas, indústrias culturais e sistemas de gestão e governança inovadores numa relação simbiótica e regular”* (Balula, 2010).

No seguimento do capítulo anterior, a noção de espaço público está diretamente relacionada com a criatividade urbana, pelo valor que assume na gestão e organização do espaço. Este território é composto por atividades funcionais que unem a sociedade, tanto no dia-a-dia como em eventos pontuais (Carr et al. 1992).

Barnett afirma que são “lugares urbanos abertos ao público que habitualmente congregam um elevado número de pessoas” (Barnett, 2003).

O espaço público deve ser de livre acesso a todas as pessoas, composto por diversas atividades funcionais de modo a unir a sociedade no dia-a-dia, ou noutro tipo de eventos, com o objetivo de facilitar a interação social e cultural. Deve ser pensado de forma a responder às necessidades da população e promover uma intensidade de utilização. Assim sendo, é importante evitar áreas monofuncionais dado que estas tendem a aumentar as deslocamentos motorizadas e diminuir as relações entre os espaços. Os espaços públicos coletivos com apenas um tipo de utilização e com um horário de funcionamento limitado acabam por ser subaproveitados, transferindo uma ideia de abandono e consequentemente de insegurança.

A mobilidade e a multiplicidade de atividades são fatores determinantes para a gestão do espaço urbano, mas tal como a questão das densidades, variam de caso para caso. Assim, a multifuncionalidade é uma forma de

melhorar a qualidade de vida da população, ao facilitar o acesso às diversas atividades e respetivos horários mais alargados, com o objetivo de evitar o subaproveitamento dos espaços e a segregação social (Portas, et al., 2011).

A vitalidade urbana contribui para a capacidade de criar atividades, transações e consequentemente aumentar a diversidade de funções. Para haver vitalidade urbana é fundamental pensar em atividades que tornem o espaço público ativo, que permita a vivência tanto dos residentes, como das pessoas que trabalham nesse local, ou até mesmo das que estão apenas de passagem. As transações são uma consequência das atividades económicas, sociais e culturais, ou seja, quanto mais atividades de vários tipos, maior será o número de transações.

A vitalidade do espaço público está diretamente relacionada com a multifuncionalidade, que requer uma diversidade de funções e atividades, através de edifícios de usos mistos que viabilizem uma continuidade de acontecimentos, de dia e de noite. Jane Jacobs (1969) afirma que “são lugares com o maior potencial de empreendedorismo, inovação e criatividade” e identifica quatro pontos essenciais para garantir a diversidade nos bairros: elevada densidade populacional e de atividades; edifícios de usos mistos; ruas e quarteirões de pequena dimensão, possibilitando a deslocação pedonal e a relação entre edifícios antigos recuperados e edifícios modernos. Para garantir a multifuncionalidade, a densidade de residentes e utentes torna-se um elemento essencial para a vitalidade do espaço.

*“When making the city more attractive in the knowledge economy the local authorities can invest in the creativity of their population. But a word of warning: creative cities cannot be constructed from the ground up. The roots of creativity, in fact, always lie in the existing, historically developed urban environment” (Hospers, 2003: pp.143).*

A criatividade urbana compreende várias estratégias de regeneração urbana através do conceito de cidade criativa. Neste sentido, de acordo com os principais objetivos deste trabalho, seguem-se três exemplos de modelos de regeneração urbana. Primeiro, a partir de um eixo urbano, é abordado o eixo principal de Copenhaga (Dinamarca), a rua Strøget, que teve um projeto faseado na intervenção do espaço público. O segundo exemplo aborda o quarteirão que resulta da transformação do espaço com o surgimento de programas e atividades culturais que permitiram um envolvimento da população, de que é exemplo o bairro Temple Bar, situado no centro de Dublin, Irlanda. Por último, e no seguimento da análise do Plano Cerdá, em Barcelona, é analisado o processo de planeamento da cidade através de uma estratégia de abertura e aproveitamento do interior do quarteirão.



## “STRØGET”, COPENHAGA, DINAMARCA

A rua Strøget é o eixo principal da cidade de Copenhaga, que foi transformada numa rua pedonal em 1962, invertendo a tendência de aumento do tráfego viário associado às atividades comerciais e à consequente desqualificação do espaço público. Com esta transformação, surgiram várias ruas de uso misto, para peões, automóveis, bicicletas, etc. A rua Strøget é o principal eixo de ligação dos espaços públicos e é composta por várias ruas na sua envolvente, que formam uma zona comercial, que acolhe cerca de 25 000 pessoas no inverno e até 55 000 pessoas no verão. O sucesso da pavimentação desta rua deu início a uma série de intervenções na cidade.

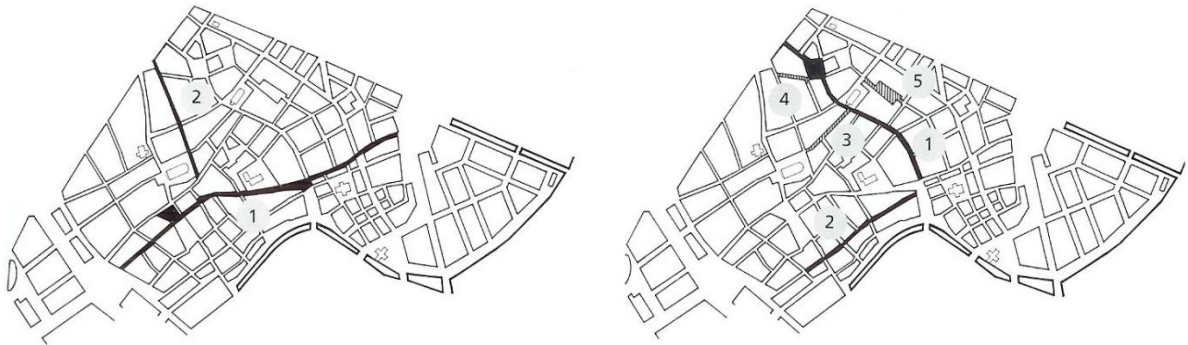


FIGURA 15.1 E 15.2 – PROLONGAMENTO E DESENVOLVIMENTO DA INTERVENÇÃO NA RUA STROGET

(GEHL, JAN; GEMZOE, LARS, “PUBLIC SPACES PUBLIC LIFE”, COPENHAGA, THE DANISH ARCHITECTURAL PRESS, 2004)

As esplanadas e atividades lúdicas e culturais presentes no piso térreo despertaram a transformação do espaço de circulação em diversos espaços de estar. O espaço público é desenhado de forma a transmitir uma relação com o edificado, relacionando o plano horizontal (pavimento) com o plano vertical (fachadas) e interior dos edifícios. A cidade é pensada como um espaço de encontro e de estar.



FIGURA 16.1 E 16.2 – VIVÊNCIAS NA RUA STROGET

([HTTP://WWW.BURGIS.ORG/2009\\_06\\_16\\_MARILYN'S\\_NORWEGIAN\\_JEWEL\\_CRUISE/2\\_COPENHAGEN\\_DENMARK/ULTHM.HTM](http://www.burgis.org/2009_06_16_MARILYN'S_NORWEGIAN_JEWEL_CRUISE/2_COPENHAGEN_DENMARK/ULTHM.HTM))

Temple Bar é um bairro situado no centro de Dublin, com cerca de 30 hectares, que sofreu uma queda no valor imobiliário, havendo a necessidade de pensar num processo de revitalização através de novos espaços culturais e artísticos. O bairro desenvolveu-se ao longo das praias do rio *Liffey*, em direção ao *Trinity College*, tendo uma maior ligação com a vida portuária, através da pequena indústria, atividades noturnas e habitação para as classes populares. No entanto, no séc. XX, estas funções mais tradicionais entraram em declínio e Temple Bar foi progressivamente abandonado. Ao longo do tempo, surgiram pequenos ateliês de artistas, gráficas, lojas de artigos em segunda mão e pequenas oficinas, que vieram incentivar a reabilitação do bairro. Neste sentido, o governo publica em 1991 a "Temple Bar Area Renewal and Development Act", que estabelece um conjunto de incentivos financeiros com o objetivo de atrair empresas e investimentos privados para a reabilitação dos edifícios.

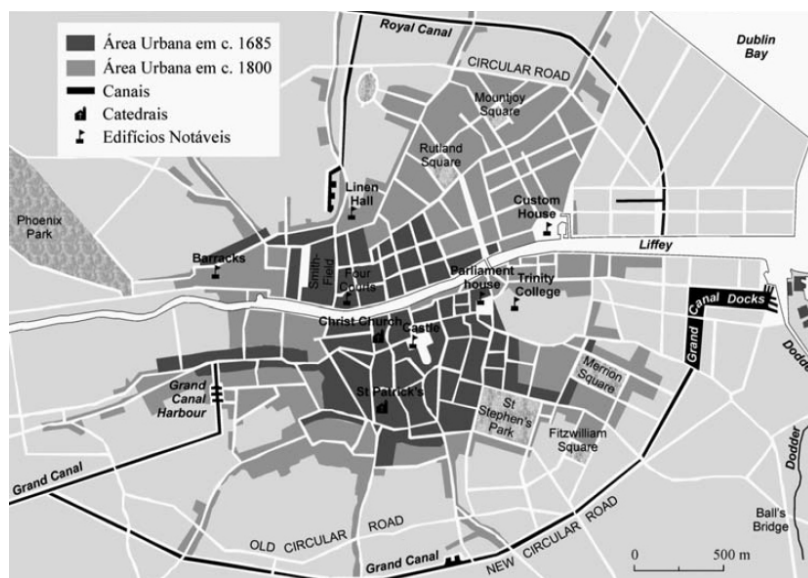


FIGURA 17 – O CRESCIMENTO DE DUBLIN ATÉ AO SÉC. XIX (DUFFY 2000)



FIGURA 18 – TEMPLE BAR, VISTA DO RIO LIFFEY (DUFFY 2000)

Foi proposto a criação de um quarteirão cultural que incluía vários projetos estratégicos com o objetivo de influenciar a criatividade através de galerias, de um centro musical, do teatro Olympia, entre outros. Com esta requalificação a nível cultural, o bairro recuperou grande parte da população, incorporando novas funções, proporcionando mais empregos e melhorando o ambiente urbano. LOTS (*Living Over the Shops*) foi o conceito urbano proposto para Temple Bar, com o objetivo de manter a vivência do espaço de uma forma contínua, com uma diversidade de comércio no piso térreo e habitação nos pisos superiores.



FIGURA 19 – APLICAÇÃO DO CONCEITO LOTS



FIGURA 20 – “BAIRRO CULTURAL”: ESTÚDIOS PARA ARTISTAS

(“O CENTRO HISTÓRICO DE DUBLIN E A EXPERIÊNCIA DE REABILITAÇÃO DE TEMPLE BAR”, EDUARDO BRITO HENRIQUES, FINISTERRA, L, 80, 2006, PP. 47-62.)

O programa de reabilitação de Temple Bar (*Development Programme for Temple Bar*) dividia-se em cinco eixos. O primeiro destinava-se à economia da cultura, com o objetivo de dinamizar a vida cultural do bairro; o segundo eixo aplicava-se a nível residencial, em resposta à recuperação demográfica; em terceiro lugar pretendia-se dinamizar o comércio através da restauração dos pisos térreos dos edifícios; de seguida foi proposto um plano de marketing para promover a imagem do bairro e por último, a componente ambiental que iria qualificar os espaços públicos, com a abertura de novas praças, renovação do mobiliário urbano e um novo plano de tráfego.

Com o fluxo gerado pelo comércio e turismo, este bairro foi considerado um dos centros mais dinâmicos nas cidades da Europa. A diversidade de usos, as novas atividades que atraíram turistas e a população jovem, permitiram a vivência do bairro durante o dia e a noite, mantendo a circulação de pessoas e contribuindo para a segurança urbana (Henriques, 2006).

No seguimento da análise do Plano Cerdá (capítulo 2.1.2), que teve um efeito negativo no centro histórico da cidade, ao resultar num consequente processo de degradação do edificado e envelhecimento do tecido social, houve uma necessidade de pensar a cidade a partir de uma nova visão, para relacionar mais intensamente a cidade velha com os bairros do Eixample do plano Cerdá.



FIGURA 21 – "CIUTAT VELLA" E "EIXAMPLE"

([HTTP://WWW.URBA.UNIFI.IT/DOCPROG/VENTURAF/LIBRARY/CLASSICALLIBRARY/CERDA/01\\_ICERDA.HTM](http://www.urba.unifi.it/docprog/venturaf/library/classicallibrary/cerda/01_ICERDA.HTM))

O plano Cerdá surge em resposta à densidade do centro antigo (ciutat vella) no séc. XIX e à necessidade de crescimento da cidade. Durante a segunda metade do séc. XIX e séc. XX foi construída e consolidada a nova área de expansão (Eixample) que provocou gradualmente o abandono do núcleo original da cidade durante este processo.

Nos anos 90, do século XX, é elaborado o plano de revitalização desta área com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos habitantes. A importância do tecido urbano no plano Cerdá é pouco perceptível se não for entendido "o rigor das fachadas, a variedade das suas funções sem o espaço do pátio e do quarteirão em que o projeto original contemplava sem edificação" (Borja, 2003).



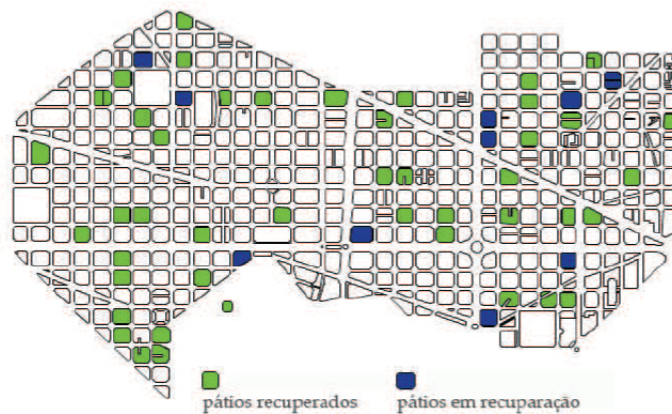


FIGURA 22 – MAPA DE PÁTIOS RECUPERADOS NO EIXAMPLE ATÉ 2009

([HTTP://SPAGHETTIBCN.COM/20080820\\_LINTERVENTO-URBANISTICO-ALLEIXAMPLE-CERDA-PUNTA-AGLI-SPAZI-VERDI.HTML](http://spaghettibcn.com/20080820_LINTERVENTO-URBANISTICO-ALLEIXAMPLE-CERDA-PUNTA-AGLI-SPAZI-VERDI.HTML))

Em 1985, a área do Eixample teve uma recuperação de 21 interiores de quarteirões e o objetivo do programa prevê a abertura do quarteirão e a transferência parcial dos logradouros privados para a componente pública da cidade. Um em cada nove quarteirões adquire um espaço público interior e, possibilita aos habitantes a utilização de zonas verdes e de lazer na proximidade. O programa ProEixample foi criado para dar seguimento ao Plano de Revitalização do Ensanche, que pretende dinamizar a cidade através do aumento do comércio, serviços, equipamentos culturais e de turismo. Os espaços públicos de proximidade têm assim um papel regenerador com a sua utilização para eventos e ações socioculturais, utilizando também o interior dos quarteirões. Barcelona é uma das cidades mais criativas no mundo pelos seus programas culturais ligados também ao design urbano.



FIGURA 23.1 E 23.2 – JARDINS DE LINA ÒRDENA, ANTES E DEPOIS DA RECUPERAÇÃO DO INTERIOR DO QUARTEIRÃO, PROGRAMA PROEIXAMPLE



### 3. O CASO DE ESTUDO - OLIVAIS

#### 3.1 LOCALIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO NA CIDADE DE LISBOA

O Bairro dos Olivais Sul pertence à freguesia de Santa Maria dos Olivais, integrada na zona oriental da cidade de Lisboa. A localização da freguesia é limitada a norte pelo Concelho de Loures (freguesias de Moscavide, Portela e Sacavém, Prior Velho e Camarate), a nascente com o rio Tejo, a sul com Marvila, a sudoeste com São João de Brito, a poente com o Lumiar e a noroeste com a Charneca. Grande parte do território ocidental da freguesia é ocupado pelo Aeroporto de Lisboa. A área total da freguesia é de 10,66km<sup>2</sup> e a sua densidade é de 4 767,3 hab/km<sup>2</sup> (INE,2011).

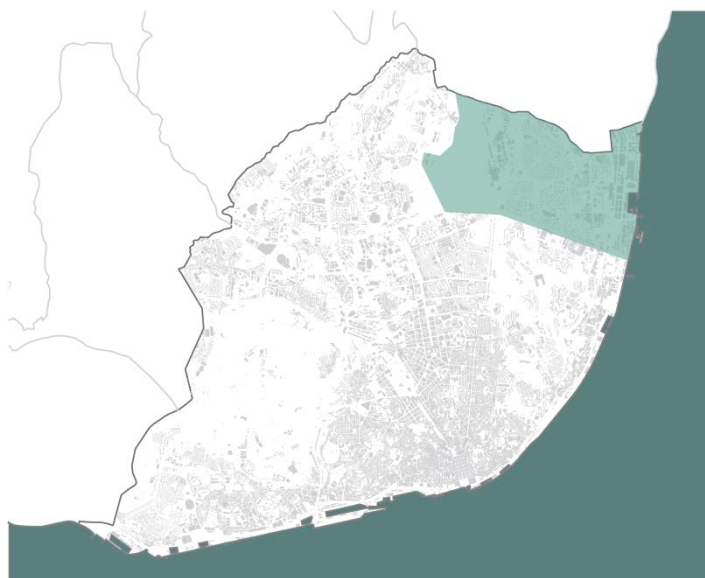


FIGURA 24 – ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DA FREGUESIA DE SANTA MARIA DOS OLIVAIS NA CIDADE DE LISBOA

A freguesia de Santa Maria dos Olivais foi criada em 1393, por desmembramento das freguesias do Beato (a sul) e de Sacavém (a norte) e em 1886 foram integradas na cidade de Lisboa. A área da freguesia era constituída por uma zona rural, direccionada para a exploração agrícola, que englobava maioritariamente olivais, hortas e campos cerealíferos. Os caminhos eram delimitados pelas quintas existentes, com pequenos edifícios associados à agricultura e religião.

É apenas no séc. XX que se observam grandes transformações na organização deste território, distinguindo-se três intervenções urbanísticas: o bairro da Encarnação, nos anos 40, as urbanizações dos Olivais Norte nos anos 60 e dos Olivais Sul nos anos 70 e o Parque das Nações a partir de meados da década de 90 (ULHT, 2009).

Em Lisboa, foram realizadas algumas transformações que tiveram impacto nos Olivais, como é exemplo a Exposição Mundial realizada em 1998 – Expo'98, que veio requalificar a zona oriental da cidade que se

encontrava em avançado estado de degradação no final do séc. XX, tendo gerado um novo núcleo central da cidade, associado ao desenvolvimento da rede de transportes da cidade e à construção de novas infraestruturas de mobilidade como a Ponte Vasco da Gama e a Gare Intermodal do Oriente.

Os planos para os Olivais Norte e Olivais Sul são intervenções urbanísticas de iniciativa pública que se integraram nas estratégias de expansão da cidade de Lisboa e na promoção de novas áreas habitacionais, desenvolvidas na continuidade do Bairro de Alvalade. Destacam-se pelo facto de não seguirem a forma tradicional de fazer a cidade e refletem o pensamento racionalista traduzido na inserção pontual dos edifícios num espaço livre, fluido e ajardinado. A expansão da cidade de Lisboa para oriente foi inicialmente contemplada e formalmente proposta no Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL), elaborado entre 1938 e 1948, pelo arquiteto Etienne de Gröer. Posteriormente, na década de 50, foi reafirmada no Plano Diretor de Urbanização de Lisboa (PDUL), desenvolvido pelo Gabinete de estudos e Urbanização (GEU) no âmbito da Câmara Municipal de Lisboa (CML). Este plano definiu as grandes linhas de desenvolvimento da cidade e foi também importante na estruturação das grandes áreas públicas da cidade, propondo a criação de uma zona verde envolvente.



FIGURA 25 – ÁREA DOS PLANOS OLIVAIS NORTE E OLIVAIS SUL

Enquanto o plano dos Olivais Norte resulta de uma aplicação do pensamento racionalista, nos Olivais Sul foram introduzidas algumas alterações em torno do conceito de “Cidade Moderna”, da reestruturação dos centros urbanos e da forma de crescimento das cidades.



O plano dos Olivais Norte teve início em Novembro 1959, abrange uma área com cerca de 40 ha, planeada para uma população de 10.000 habitantes, distribuídos por 2500 fogos. A estrutura morfológica do plano baseia-se na disposição livre dos edifícios isolados, bandas ou torres implantadas sobre uma estrutura verde contínua ligados entre si por um esquema viário hierarquizado. A estrutura urbana afasta-se dos princípios clássicos de composição, da utilização da praça, da rua e do princípio de alinhamento. Sendo, pela primeira vez, aplicados em Lisboa os princípios urbanísticos do Movimento Moderno e a lógica funcionalista referida na Carta de Atenas. De acordo com o modelo proposto por Le Corbusier, a mobilidade dos peões, o zonamento de funções, a implantação dos edifícios isolados da estrutura viária e a predominância de espaços verdes, eram questões essenciais para a organização do espaço urbano. Neste sentido, os Olivais Norte são caracterizados pela rejeição da “rua corredor” e pela desmontagem dos elementos urbanos tradicionais, que se organizam no espaço em função de uma rede dividida entre vias pedestres e vias automóveis.

O plano dos Olivais Sul teve início em 1963 e compreende uma área de 187 ha, planeada para uma população de 38.250 habitantes, distribuídos por 8.000 fogos. Foi desenvolvido pelo Gabinete Técnico de Habitação, com a colaboração de José Rafael Botelho e Carlos Duarte, com influência das experiências inglesas, as *New Towns*, que organizavam o espaço em unidades de vizinhança e morfologicamente em “células urbanas”, valorizando os espaços verdes. Este modelo urbano permitiu assegurar em cada nível uma eficaz ligação da residência com os serviços e equipamentos imediatos, mas não permitiu aos Olivais ultrapassar o estatuto de zona “dormitório”.

*“(…) Destacam-se enquanto operações urbanísticas, de grande escala, definindo-se como momentos potencialmente inovadores no quadro do desenvolvimento urbano nacional” (Heitor, pág. 11).*

No que diz respeito à integração dos planos dos Olivais no contexto urbano da época, é realizada uma análise referente às malhas urbanas planeadas antes e depois das urbanizações dos Olivais, como termo de comparação e de análise.



1 - Avenidas Novas



2 - Areeiro

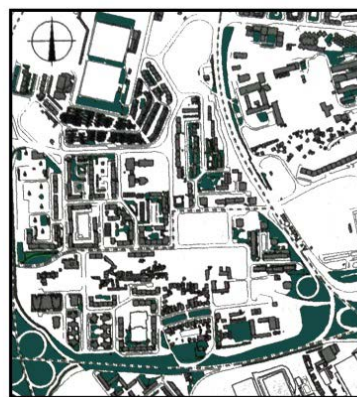
FIGURA 26 - MALHAS URBANAS PLANEADAS E CONSTRUÍDAS ANTES DAS URBANIZAÇÕES DOS OLIVAIS (CRUZ, 2002).

Distinguem-se duas malhas urbanas planeadas e concebidas antes das urbanizações dos Olivais. As Avenidas Novas foram resultado do dinamismo urbanístico do início do século XX em Lisboa, grande parte construída nas

primeiras décadas deste século. O plano é composto por três malhas ortogonais, que estão na origem de quarteirões e ruas com formas e dimensões distintas, organizadas em função de um eixo principal. No Areeiro, verificam-se pelo contrário vastos logradouros com libertação de solo para o uso público em quarteirões com formas diversas.



3 - Chelas



4 - Telheiras

FIGURA 27 - MALHAS URBANAS PLANEADAS E CONSTRUÍDAS DEPOIS DAS URBANIZAÇÕES DOS OLIVAIS (CRUZ, 2002).

Após a urbanização dos Olivais, a construção do bairro de Chelas e de Telheiras, refletem um retorno aos elementos clássicos de composição urbana, em que o edificado tende a organizar-se em conjuntos contínuos e a agregação dos objetos arquitetónicos tendem a formar ruas, praças e quarteirões, com áreas verdes mais reduzidas que nos Olivais (Cruz, 2002).

O bairro dos Olivais afasta-se do modelo de cidade tradicional e distingue-se dos casos analisados, aproximando-se dos princípios urbanísticos do Movimento Moderno, apresentando um desenho urbano distinto na cidade de Lisboa.

### 3.2 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO – OLIVAIS SUL

A área de estudo circunscreve-se ao bairro dos Olivais Sul. Segundo João Pedro Nunes, este bairro é constituído por *“um processo de racionalização da habitação e das suas relações com a cidade. As formas e os conteúdos da composição urbanística dos edifícios e dos equipamentos revelam-se primordiais para a deteção dos sentidos urbano e cívico da Cidade Nova projetada.”*

O plano dos Olivais Sul foi elaborado na sequência do plano dos Olivais Norte e foi implantado num território de quintas, com dimensões pouco comuns na cidade de Lisboa. O plano baseava-se na “criação de uma estrutura habitacional integrada na cidade, equipada com todos os órgãos necessários a uma vida social semiautónoma e oferecendo à sua população condições propícias à satisfação das suas necessidades vitais” (CML, 1963, pp. 77). Neste sentido, o plano pretendia ligar a malha à estrutura viária da zona oriental da cidade e estruturar as zonas residenciais baseando-se no número de habitantes. A proposta definia uma densidade de 198 habitantes por hectare, que deveria conter equipamentos de proximidade.

Foram determinados quatro escalões de habitação: Grupo residencial (1200 a 2400 habitantes), Unidades de Vizinhança (4000 a 5800 hab.), Célula (9500 a 12 000 hab.) e o conjunto do bairro (38 400 a 48 000). O tecido urbano dispõe-se em células, em que cada uma deveria ter as funções essenciais de ensino, comércio e culto. As células B, C, D, E e F seriam maioritariamente de uso habitacional que continham uma escola no centro que garantisse um percurso acessível. A célula F foi também ocupada maioritariamente pelo cemitério. Numa área aproximada das escolas situam-se locais como campos de jogos, mercearias, cafés, e lojas que complementam a dinâmica da escola. No entanto, estes espaços são cada vez menos utilizados e em degradação. A célula G destinava-se a um “Centro Cívico-Comercial” principal com equipamentos de maior dimensão e utilização ocasional, onde atualmente se localiza o Centro Comercial.

#### Olivais Norte

Célula A: 200 hab/ha

#### Olivais Sul

Célula B	206hab/ha
Célula C	205hab/ha
Célula D	284hab/ha
Célula E	248hab/ha
Célula F	120hab/ha

Densidade total: 206hab/ha



FIGURA 28 – DENSIDADE POPULACIONAL (CML,2012)

Relativamente às tipologias do edificado, verifica-se uma maior frequência de tipologias em banda e torre que variam desde os quatro, oito e doze pisos.

O tecido edificado dos Olivais apresenta uma diversidade de tipologias que estavam programadas para criar uma leitura clara do próprio terreno, mas a ausência de referências marcantes dificulta a orientação do sítio.

Dada a proximidade com o rio Tejo, a morfologia do terreno assume declives de Sul para Norte e de Poente para Nascente. As características do terreno, verificadas na carta geológica, contêm camadas contínuas de areias, calcários e argilas que garantem a implantação e segurança dos edifícios. A rede hidrográfica é condicionada pelas características morfológicas do território e as principais linhas de água localizam-se na Avenida de Berlim e Avenida Dr. Alfredo Bensaúde, que funcionam como canais de drenagem fundamentais do território, com uma dimensão superior às linhas de água circundantes.



FIGURA 29 – TIPOLOGIAS DO EDIFICADO

Em relação à evolução da densidade populacional e do número de fogos, os bairros dos Olivais Norte e Olivais Sul são as áreas que apresentam maiores densidades populacionais e número de fogos, tanto em 2001 como em 2011. Quanto à evolução do edificado, entre 2001 e 2011, verifica-se que o número de edifícios aumentou 11% e o número de fogos aumentou 23% (INE, Censos, 2001 e 2011).

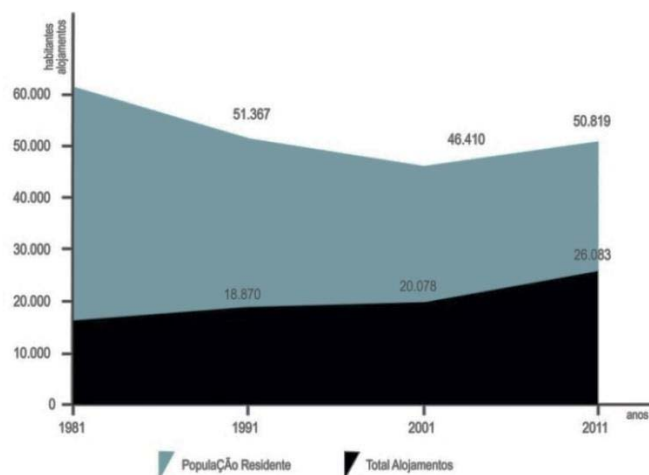


FIGURA 30 – EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE E ALOJAMENTOS (INE, CENSOS 2011)

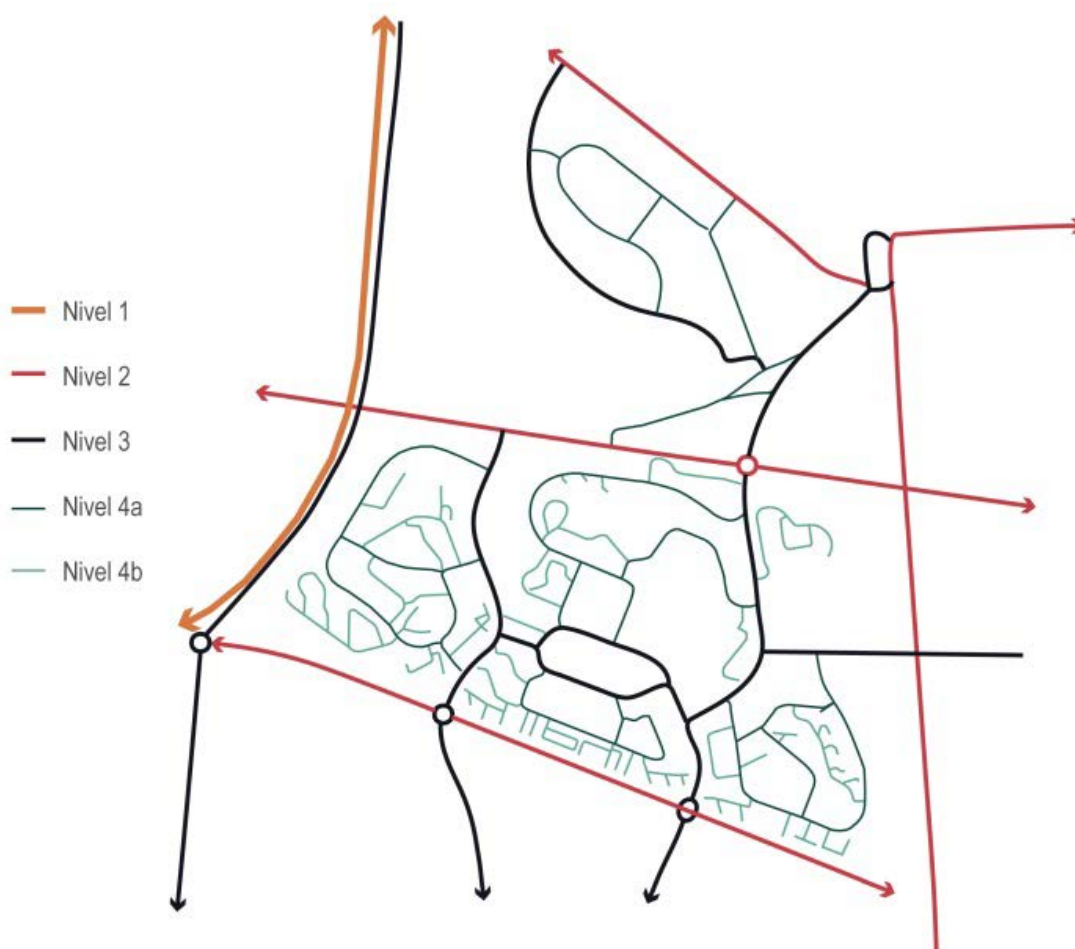


FIGURA 31 - HIERARQUIA VIÁRIA

O bairro dos Olivais é delimitado por quatro grandes vias de circulação automóvel: a Avenida de Berlim a norte, a Avenida Marechal Gomes da Costa a sul, a Avenida Cidade do Porto e 2ª Circular (Avenida Marechal Craveiro Lopes) na parte ocidental e a Avenida Infante Dom Henrique na parte oriental, sendo esta acompanhada por uma zona industrial.

Estas vias da estrutura primária de mobilidade da cidade de Lisboa condicionam a circulação dos peões e criam barreiras que dificultam o acesso ao interior do bairro. A hierarquia viária do bairro é dividida em três níveis: vias principais de atravessamento da malha urbana e distribuição de fluxos de tráfego (nível 2); as que dão acesso ao interior do bairro pelas vias locais (nível 3); e por último as vias apenas para acesso ao edificado (nível 4).

Relativamente aos transportes públicos, para além das várias estações de metro, da rede de autocarros e ciclovias existentes, o bairro está inserido entre o aeroporto da Portela e a estação intermodal da Gare do Oriente, fatores que contribuem para uma boa mobilidade não só no interior do bairro como também com a sua envolvente.



FIGURA 32 – TRANSPORTES PÚBLICOS



De um modo geral, os edifícios apresentam um estado de conservação regular, no entanto, a maioria dos edifícios presentes na Avenida de Berlim encontra-se em mau estado de conservação.

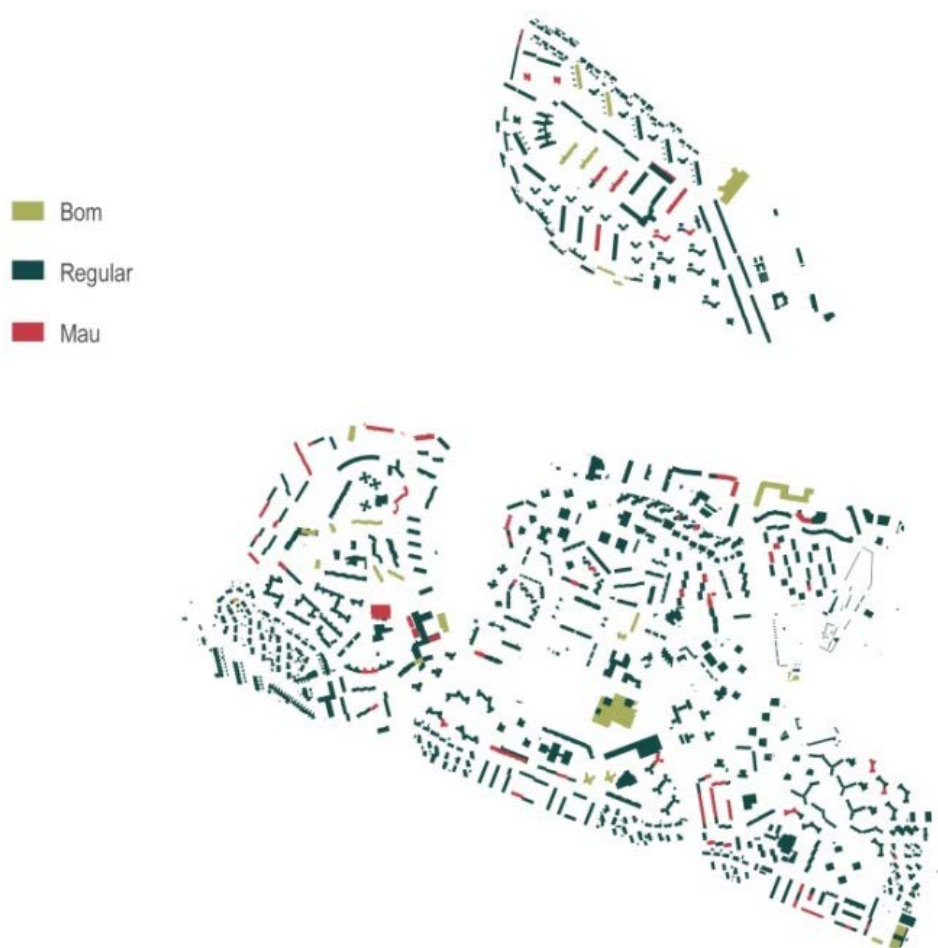


FIGURA 33 – ESTADO DE CONSERVAÇÃO



FIGURA 34 – ESPAÇOS VERDES

Os edifícios dos Olivais Sul estão isolados por espaços verdes pouco estruturados e sem referências que acabam por criar grandes vazios desagregadores da malha urbana. Os espaços públicos assumem diferentes ocupações e estados de conservação, devido ao aumento da utilização do automóvel e consequente carência de espaços para estacionamento. Neste sentido, os espaços que seriam reservados para lazer, tornaram-se parques de estacionamento, notando-se um aumento da sua degradação ao longo dos anos. O parque Vale do Silêncio é uma área verde de grande dimensão que proporciona um espaço agradável para a população.





FIGURA 35 – PRINCIPAIS USOS

Os edifícios são predominantemente habitacionais, havendo uma maior necessidade de deslocação para os diversos usos, nomeadamente o comércio e serviços. Apesar de uma maior percentagem de edifícios de uso habitacional, estão distribuídos pela área dos Olivais, alguns edifícios com comércio no piso térreo. As escolas, igrejas e mercados são os elementos mais frequentes, apesar de se notar a sua degradação em alguns casos, bem como a falta de conexão entre estes. Verifica-se uma acentuada ausência de equipamentos e serviços, que com o seu aumento, podem gerar um crescimento de população ativa. O parque urbano da Quinta do Contador Mor, que contém a Bedeteca, e a Quinta Pedagógica são das poucas áreas com atividades lúdicas existentes nos Olivais.



## 4. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

### 4.1 MODELO DE ORDENAMENTO

Nesta fase elabora-se um modelo de ordenamento para os Olivais, resultante da conciliação entre os conceitos abordados anteriormente, onde se identificaram várias alternativas para estabelecer um modelo de organização espacial e funcional de maior escala, que justifique um novo papel dos Olivais na cidade de Lisboa.

A estratégia para o modelo de ordenamento foca-se na Avenida de Berlim que, tal como a Avenida de Pádua e a Avenida Marechal Gomes da Costa, são as principais vias de articulação, que atravessam perpendicularmente a linha ferroviária e estabelecem a ligação entre os Olivais e o Parque das Nações. A Avenida de Berlim, que divide os Olivais Sul dos Olivais Norte e Encarnação, tem um papel integrador fundamental devido à ligação que faz entre o aeroporto e a segunda circular (Avenida Marechal Craveiro Lopes) com a Gare do Oriente, que são grandes polos de mobilidade.

A partir dos elementos marcantes identificados no bairro dos Olivais Norte e Sul e Encarnação, nomeadamente os mercados, as igrejas e as escolas, pretende-se criar uma rede de percursos pedonais que os liguem entre si. Visto que atualmente a conexão pedonal entre estas funções é quase inexistente, pretende-se prolongar o percurso pedonal principal da Avenida de Berlim, tanto a norte, para o bairro da Encarnação e os Olivais Norte, como a sul, para o interior dos Olivais Sul.



FIGURA 36 – MODELO DE ORDENAMENTO

Um dos objetivos a atingir, para o sucesso de redensificação do bairro, é a integração de diversas funções no edificado, promovendo a ideia de quarteirão multifuncional que recupere também a noção de unidade de agregação, em vez da segregação de funções e da separação dos elementos morfológicos. Os edifícios presentes na Avenida de Berlim são na sua maioria de uso habitacional e encontram-se degradados, o que leva a propor a sua requalificação e a própria reorganização do tecido urbano. Desta forma, a diversidade ao longo da Avenida de Berlim torna-se um elemento essencial para a atratividade do bairro, ao proporcionar várias atividades com horários alargados que garantem a segurança urbana. Ao expandir o comércio local, bem como os equipamentos e serviços de proximidade, vai potenciar-se um aumento das deslocações pedonais em detrimento do uso do transporte privado e individual.

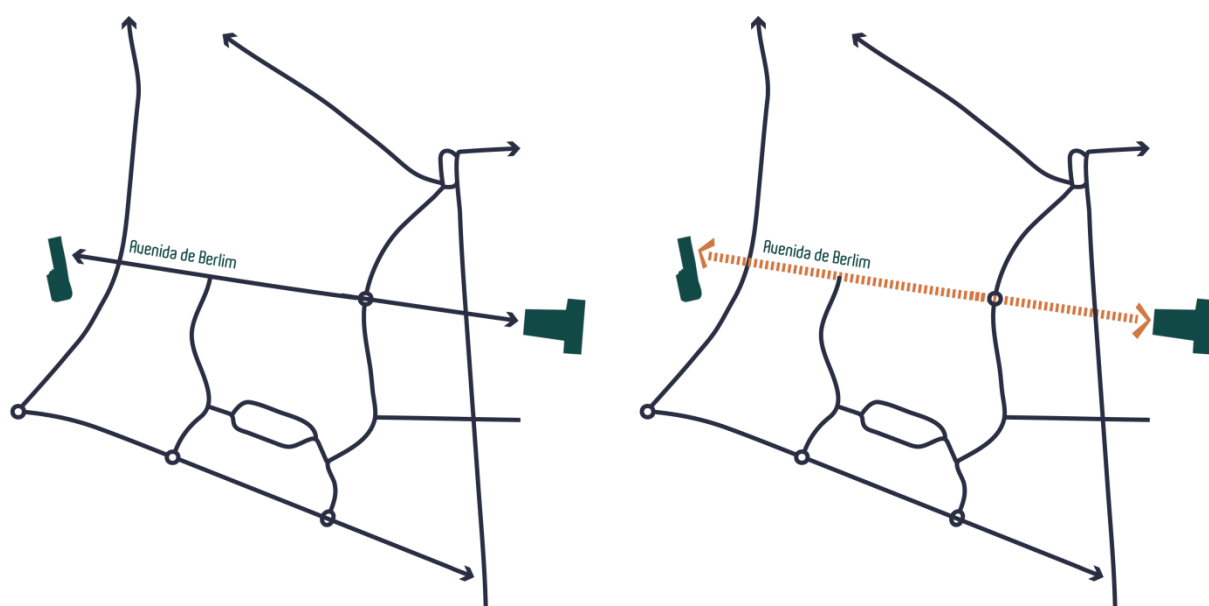


FIGURA 37 – TRANSFORMAÇÃO DE UM EIXO VIÁRIO NUMA AVENIDA

De um modo geral, pretende-se recuperar a noção de frente de rua, através da renovação dos edifícios presentes, dando um carácter mais contínuo mas definido, de forma a criar um percurso desde o aeroporto até ao Parque das Nações. A Avenida de Berlim define uma nova estrutura composta pela diversidade de funções no edificado e de atividades que se envolvem nos espaços verdes. Neste sentido, o principal objetivo passa por unir o Aeroporto e o Parque das Nações através deste eixo que conta com a presença de um percurso pedonal e com o prolongamento da ciclovia já existente. Desta forma, poderá melhorar-se a vivência do espaço e criar-se ligações para o interior do bairro, que tem vindo a suportar um processo de requalificação do edificado. Ou seja, atualmente a estrutura do interior do bairro encontra-se consolidada, composta por edifícios em bom estado de conservação. No entanto, os acessos aos edifícios que formam a frente de rua, como se verifica na Avenida de Berlim, encontram-se degradados, acabando por desmotivar a aproximação ao bairro.



FIGURA 38 – PLANTA DE INTERVENÇÃO

Após o estudo sobre a evolução da rua em diversas cidades e as sucessivas transformações ao longo do tempo bem como as suas influências no desenvolvimento da cidade, conclui-se que a rua assume um papel estruturador que vai influenciar a vivência do espaço circundante. É importante pensar na rua como um lugar privilegiado que se torna um elemento integrador na cidade e principalmente, um lugar de permanência. Para isso, é necessário assegurar a circulação e a convivência das ruas, tanto de dia como de noite, de forma a garantir a segurança do lugar. A multiplicidade de lojas, cafés / restaurantes e espaços públicos é fundamental para reforçar a ideia de constante utilização da rua. Neste sentido, pretende-se requalificar os espaços públicos existentes, criando praças e lugares de permanência articulados pelo percurso pedonal, permitindo estabelecer uma ligação contínua que funciona como estrutura do próprio tecido urbano, formando também elementos de referência.

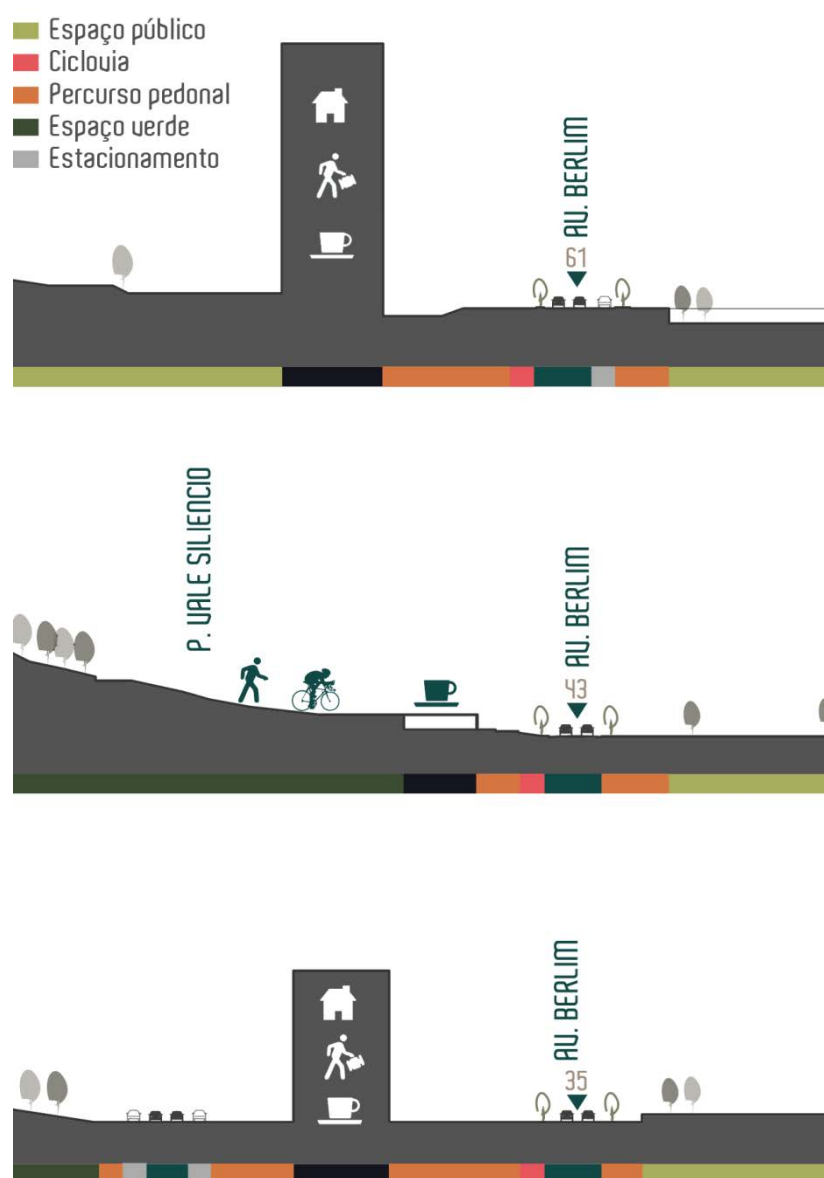


FIGURA 39 – PERFIS TRANSVERSAIS DA AVENIDA DE BERLIM

A estrutura viária no início da Avenida tem uma diminuição da velocidade de 50km/h para 30km/h, com o objetivo de reforçar a ideia de valorizar o peão, através do aumento dos passeios e dos próprios atravessamentos transversais da via, que ligam os vários espaços públicos. O perfil da via é constituído por duas faixas viárias, uma para cada sentido, delimitadas por um alinhamento arbóreo que acompanha o percurso pedonal. A ciclovía existente é prolongada e requalificada de forma a conectar o Aeroporto e o Parque das Nações, situando-se na margem sul da Avenida de Berlim. Desta forma, para valorizar as ligações pedonais, este elemento axial é reorganizado de modo a que a área de ciclovía e percurso pedonal seja acessível e confortável.

Atualmente o bairro carece de atividades lúdicas, culturais e desportivas de qualidade e de um elemento integrador que relacione os vários espaços. Alguns dos espaços públicos existentes encontram-se degradados e

por vezes desconfortáveis e inseguros. Neste sentido, os percursos pedonais propostos estabelecem uma ligação contínua entre as praças, contendo mobiliário urbano que permita a permanência no local, com o objetivo de melhorar a segurança e a acessibilidade.

Em síntese, ao criar um eixo estruturante composto pela diversidade de comércio, equipamentos e espaços públicos, proporciona um ambiente mais agradável que incentive a vivência dos vários espaços e a entrada para o interior do bairro. De certa forma, com a variedade de funções e espaços públicos propostos, pretende-se conseguir um aumento da população ativa bem como o interesse em viver o espaço.





## 4.2 MODELO DE EVOLUÇÃO

Esta etapa consiste na materialização de um modelo de evolução para um conjunto de edifícios habitacionais, que se estabelece ao longo do eixo da Avenida de Berlim, assumindo um carácter integrador e de regeneração urbana. A reorganização do edificado e dos espaços públicos presentes na Avenida de Berlim pretende criar uma diversidade de funções e vivências que proporcionem usos atrativos para uma população variada. Neste sentido, procura-se incorporar investimentos públicos e privados, para garantir uma sustentabilidade económica dos projetos.

A proposta para a Avenida de Berlim pretende criar uma integração no tecido urbano, ao estabelecer uma continuidade entre o Aeroporto de Lisboa e o Parque das Nações a partir de uma estratégia que relacione os vários espaços propostos e que crie e motive interesse e curiosidade por parte da população. Esta extensão desde o Aeroporto até à Gare do Oriente prevê a requalificação dos edifícios habitacionais a sul, tornando-os edifícios de programa misto com a introdução de serviços e comércio ao longo da avenida. A norte é proposto um equipamento de vocação pública que remata a área adjacente às piscinas dos Olivais. O principal objetivo é criar uma vida urbana intensa e vibrante que permita interação social e potencialize um estilo de vida mais integrado, que concilie o habitar, o trabalhar, o estudar e o lazer.

A transformação de um eixo viário interno num espaço público de qualidade, que deixa de ser entendido como barreira urbana e passa a ser um elemento de aproximação entre diversas zonas da cidade e entre pessoas. Este eixo viário de circulação é transformado numa rua que contém uma área pedonal de maior dimensão, valorizando o peão e a vivência do espaço público. A avenida Duque d'Ávila é um exemplo desta estratégia, que passou a ter apenas um eixo de rodagem, permitindo um espaço mais alargado para o passeio, com um espaço público de qualidade e uma diversidade de comércio que melhorou a qualidade de vida dos habitantes e dos que nela passeiam.

Para que seja possível reorganizar e requalificar o edificado existente na frente de rua que acompanha a Avenida de Berlim, é proposto um edifício que surge no enquadramento dos edifícios existentes. O modelo de evolução é realizado através da renovação dos edifícios ao longo da rua, reorganizando as funções, bem como o seu interior, refletindo-se também na própria fachada. O espaço público desenvolve-se de acordo com a modelação do terreno, que apresenta diferentes cotas ao longo da avenida e com a implantação dos edifícios existentes. Desenvolve-se também um percurso pedonal interno que faz a ligação das praças propostas e cria vários ambientes, relacionando-se ainda com o Parque do Vale do Silêncio.

Assim, a partir de um conjunto de edifícios atualmente de carácter habitacional, propõe-se um novo modelo multifuncional que se adapte às pré-existências. Para abordar mais aprofundadamente a ideia de edifício multifuncional, a intervenção proposta num dos edifícios de habitação existentes na Avenida de Berlim, serve de modelo de referência para a transformação pretendida para os restantes edifícios habitacionais ao longo da rua.

Este modelo é ensaiado num edifício de habitação social que presentemente é composto por tipologias T4 Duplex, com dimensões bastante reduzidas. Neste sentido, propõe-se uma reorganização do interior do edifício, que se divide em três funções mantendo a tipologia duplex: comércio no piso térreo, serviços e habitação nos pisos superiores. É utilizado um “módulo tipo” que equivale ao T4 Duplex existente. O espaço proposto para o comércio organiza-se num módulo, com a abertura do piso inferior para criar uma área ampla e adaptável às várias utilizações comerciais. O piso superior vence a diferença de cotas da rua, dando acesso ao lado oposto do edifício, que contém um novo espaço público e uma área de esplanadas.

A adaptação dos fogos existentes a novas áreas de serviços permite preservar a estrutura atual no piso superior dos duplex, com uma área mais privada, de gabinetes, sala de reuniões e administração e, no piso inferior, um espaço amplo de carácter mais público.

A proposta para a habitação abrange cinco tipologias (T1, T2, T3, T4 e T5), proporcionando mais opções que se adaptem a diversos agregados familiares. O piso inferior das tipologias T1, T2, T3 e T4 é idêntico, com pequenas alterações no comprimento da sala e respetiva varanda, orientadas a sul, permitindo criar uma composição de volumes na fachada, com disposições alternadas. A tipologia habitacional T2 ocupa um módulo, substituindo os quatro quartos do piso superior com menos de 10m<sup>2</sup> por dois quartos de aproximadamente 17m<sup>2</sup>. A tipologia T3 segue o mesmo método, mas com três quartos no piso superior. As tipologias T1 e T4 funcionam em conjunto, ocupando dois módulos, que no piso inferior tem dimensões aproximadas, mas no piso superior o T4 vai ocupar sensivelmente metade da área do T1. O T5 ocupa dois módulos, ficando com áreas de maior dimensão no piso inferior e cinco quartos no piso superior. Em cada piso estão dispostas duas tipologias T2, duas T3, dois conjuntos de T1 e T4 e duas tipologias T5.

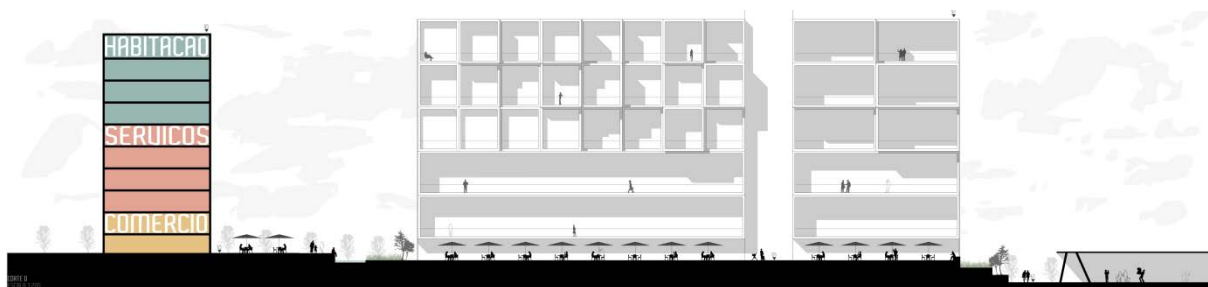


FIGURA 40 – FACHADA SUL

O edifício está orientado a norte / sul, seguindo o alinhamento da Avenida de Berlim, onde se situa o acesso principal, através de um bloco que se destina à distribuição dos fogos. Visto que cada fogo tem dois pisos, o acesso é realizado no piso inferior, que está ligeiramente recuado e protegido por um ripado de madeira que envolve a fachada norte.

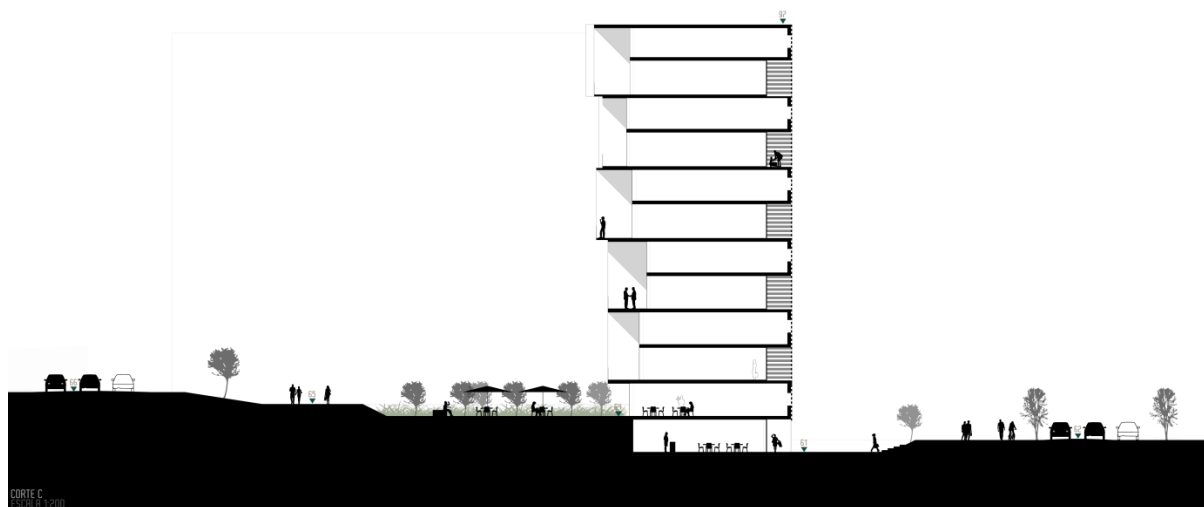


FIGURA 41 – MODELO DO EDIFÍCIO MULTIFUNCIONAL

Os fogos preexistentes encontram-se degradados e apresentam áreas bastante reduzidas. A transformação de um edifício atualmente habitacional para multifuncional vai permitir uma melhor vivência do espaço e uma maior interação com o exterior. A ampliação das áreas habitacionais e a diversidade de tipologias adapta-se em função do agregado familiar e das necessidades da população. Ao requalificar os edifícios presentes na Avenida de Berlim, bem como os espaços públicos, proporciona um ambiente mais atrativo, tendo em conta questões de conforto e segurança urbana.

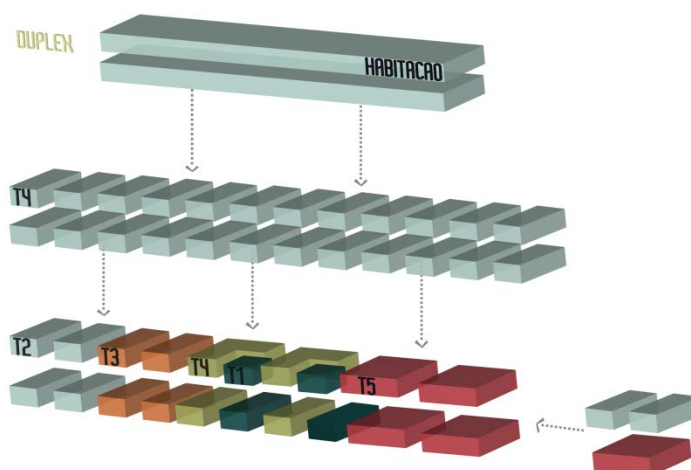
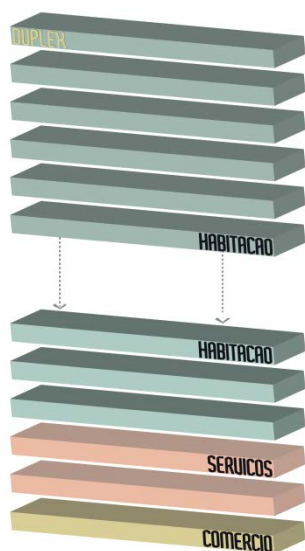


FIGURA 42 - TRANSFORMAÇÃO DE UM EDIFÍCIO HABITACIONAL PARA MULTIFUNCIONAL

FIGURA 43 – TIPOLOGIAS DE HABITAÇÃO PROPOSTAS



#### 4.3 INTERVENÇÃO NO ESPAÇO PÚBLICO E NO EDIFICADO

O projeto localiza-se no início da Avenida de Berlim, onde se localiza um dos principais acessos da cidade de Lisboa. A proximidade com o aeroporto, polo atrativo de movimentações a nível nacional e internacional, influencia o contexto urbano da zona de intervenção, que apresenta uma necessidade de existência de espaços públicos de carácter turístico e cultural que promovam vivências sociais neste espaço. Desta forma, como foi referido anteriormente, é proposta a requalificação dos edifícios adjacentes à Avenida de Berlim, que atualmente têm um carácter habitacional, assumindo uma multifuncionalidade que permita estabelecer uma continuidade ao longo de um novo percurso pedonal, ligando o comércio com os espaços públicos, de modo a garantir uma vivência constante e agradável do espaço.

Com o objetivo de integrar e renovar os espaços verdes, desenvolve-se um novo espaço que se articula com o Parque do Vale do Silêncio e conta com a presença de um equipamento que acompanha a morfologia do terreno, numa cobertura percorrível, permitindo uma melhor visibilidade de toda a área. O equipamento proposto assume um carácter turístico e cultural, que contém diversos espaços, nomeadamente um ponto de informação, uma área destinada a exposições e uma zona de estar. Um espaço amplo e flexível, consoante as ocupações que possa ter ao longo do tempo. No exterior é proposto um espaço de restauração, acompanhado por uma esplanada que complementa o espaço público, com diversas zonas de estar.



FIGURA 44 – EQUIPAMENTO PROPOSTO (VISTA DA COBERTURA)

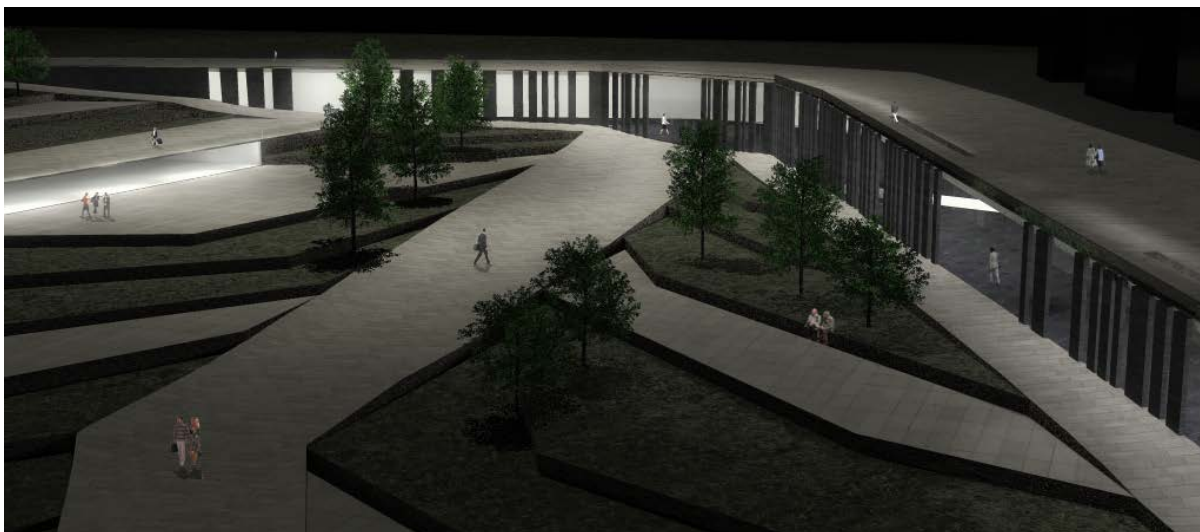


FIGURA 45 – ESPAÇO DE RESTAURAÇÃO

No parque do Vale do Silêncio, propõe-se também uma zona de restauração e comércio que acompanha a morfologia do terreno e segue o alinhamento da Avenida de Berlim. Desta forma, vai permitir uma continuidade de funções ao longo do percurso pedonal que acompanha a avenida, criando também uma zona de esplanadas na cobertura deste elemento que valoriza o parque melhorando os espaços de lazer. O principal objetivo é dinamizar esta área que se articula com as Piscinas dos Olivais, de modo a recriar um espaço de desporto, cultura e lazer destinado tanto à população residente como também aos visitantes.

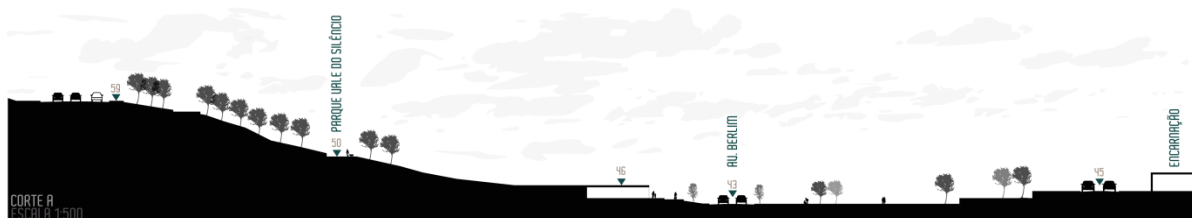


FIGURA 46 – RELAÇÃO DO PARQUE DO VALE DO SILÊNCIO COM A AVENIDA DE BERLIM

Neste sentido, ao estabelecer várias ligações transversais nestes dois pontos do projeto, melhoraram-se os acessos pedonais ao longo do percurso bem como as relações entre os espaços. O espaço público proposto aglomera um conjunto de outros espaços que se desenvolvem não só ao longo da Avenida de Berlim, mas também no lado oposto ao edificado, criando ligações para o interior do bairro. São propostas praças e áreas de lazer que proporcionem vários ambientes e vivências unidas pelo percurso pedonal e relacionando-se com todos os elementos, incluindo o Parque do Vale do Silêncio. Desta forma, cada edifício tem uma praça ou espaço público associado, envolvidos por três elementos principais: material vegetal, madeira e água. Estes elementos formam dois ambientes de permanência, constituídos por espaços ajardinados e zonas de estar em plataformas de madeira dispostas ao longo do percurso em betão. O espaço público proposto no início da Avenida de Berlim, a sul, conta com a presença de uma cobertura que poderá abrigar vários tipos de eventos, desde mercados de rua, feiras artesanais, exposições, entre outros.







## 5. CONCLUSÃO

O presente trabalho engloba um conjunto de desafios que incluem estratégias de reorganização do tecido urbano, desde a modificação dos usos do edificado, o aproveitamento dos espaços verdes, bem como a estrutura viária e a implementação de um percurso pedonal que apresenta um carácter integrador entre os diversos espaços propostos e a malha atual.

Analisadas as características do bairro dos Olivais e a sua localização, situado numa das principais entradas da cidade de Lisboa, bem como a proximidade de empreendimentos de grande relevância a nível nacional e internacional, como o Aeroporto de Lisboa, a Gare do Oriente e o Parque das Nações, foram fatores fundamentais no desenvolvimento do projeto.

Foram abordadas reflexões teóricas sobre conceitos como a densificação, eixos estruturantes de composição urbana, o espaço público como elemento integrador e a multifuncionalidade, assim como as análises práticas dos casos de estudo que constituíram elementos fundamentais para a evolução do trabalho, o que permitiu realizar comparações de situações atuais com o projeto realizado.

Com a proposta para a Avenida de Berlim, superaram-se as barreiras existentes e conferiu-se um carácter integrador através da combinação entre a dinamização de atividades e a sua relação com o espaço público, de modo a garantir a constante vivência da rua.

A inclusão e coesão social resolveram-se através da multifuncionalidade e adaptabilidade do espaço público como elemento integrador e criador de segurança, conforto e bem-estar social, de forma a responder às necessidades da população atual e futura.

A ideia de espaço público associado à criatividade urbana parte da ideia de reorganização do espaço, que contem atividades funcionais diariamente e também em eventos mais pontuais. É importante manter a diversidade de funções para garantir a vitalidade do espaço ao longo do tempo. A vitalidade do espaço público associada à multifuncionalidade, através da diversidade de funções, atividades e edifícios de usos mistos, permite uma continuidade de acontecimentos e de vivências.

A reestruturação da Avenida de Berlim e das áreas circundantes assumem-se como elemento urbano principal que estrutura com um novo significado o bairro dos Olivais, tornando-o num lugar de suporte para as múltiplas funções e atividades urbanas.



## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- "Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909", CML, Fundação Calouste Gulbenkian – Abril /Maio, 1989.
- AA.VV.; "Atlas of Shrinking Cities", Hatje Cantz Publishers, 2006.
- AA.VV.; "Lo Urbano en 20 autores contemporaneos", Ángel Martín Ramos, ed; Edicion UPC, Barcelona, 2004.
- ASCHER, François e APEL-MULLER, Mireille, "The Street belongs to all of us", Au Diable Vauvert, 2007.
- BALULA, Luís, "Espaço Público e Criatividade Urbana, A dinâmica dos lugares em três bairros culturais", Cidades – Comunidades e Territórios, Dezembro 2010, nº 20/21, pp. 43-58.
- BARNETT, Jonathan, "Redesigning cities: Principles, Practice, Implementation", Chicago, IL: APA, Planners Press, 2003.
- BOHIGAS, Oriol, "Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad", Electa, Barcelona, 2004.
- BORJA, Jordi, e MUXI, Zaida " El Espacio Público, Ciudad e Ciudadania", Electa, 2003.
- BRANDÃO, Alves, Fernando M., "Avaliação de qualidade do Espaço Público Urbano, Proposta Metodológica", Textos Universitários C. Sociais e Humanas, Ministério da Ciência e Ensino Superior, F. C. Gulbenkian, 2003.
- BUSQUETS, Joan; CORREA, Filipe; "Cities X Lines: a new lens for the urbanistic project", Harvard University – Graduate School of Design, Nicolodi Editore, 2007.
- CAMPOS, Carlos Miguel Freire. Nuno Portas, Diálogos entre teoria e prática [1957-1974] Coimbra, FCTUC, 2011. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura.
- CARMONA, Mathew, Tim Heat, Taner Oc and Steve Tiesdell, "Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design", London, UK: Architectural Press, 2003.
- CARR, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin e Andrew M. Stone, "Public Space", Cambridge, MA: Cambridge University Press, 1992.
- CML, "Olivais-Sul", in Revista Municipal nº97, pp. 70-101. Lisboa, 1963.
- CORDEIRO, Graça Índias; VIDAL, Frédéric (org.) "A Rua – Espaço, Tempo, Sociabilidade. Livros Horizonte, 2008.

- CRUZ, Rui, "Arquitectura da Paisagem dos Olivas – Lisboa", Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Dissertação de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano.
- DGOTDU, MACHADO, Paulo, NEVES, Ana V., "Segurança pública e desenvolvimento urbano. A prevenção do crime através do espaço construído", Política de Cidades POLIS XXI, 2011
- DUFFY, S., "Atlas of Irish history", Gil & Macmillan, Dublin, 2000.
- FLORIDA, Richard, "The Rise of the Creative Class", American Urban studies theorist, 2002.
- GEHL, Jan; Gemzoe, Lars, "Public Spaces Public Life", Copenhaga, The Danish Architectural Press, 2004
- GRACIA, Francisco de; Construir en lo Construido. La arquitectura como modificacion, Editorial Nerea, S/L, 2001 [1992].
- HEITOR, Teresa Valsassina, "Olivaes e Chelas: Operações Urbanísticas de grande escala". Disponível em: [http://in3.dem.ist.utl.pt/msc\\_04history/aula\\_5\\_c.pdf](http://in3.dem.ist.utl.pt/msc_04history/aula_5_c.pdf).
- HENRIQUES, Eduardo Brito, "O Centro Histórico de Dublin (Irlanda) e a experiência de reabilitação de Temple Bar", Finisterra, L, 80, 2006, pp. 47-62.
- HOLSTON, JAMES, "The modernist city: an anthropological critique of Brasília", Chicago, University of Chicago Press, 1989.
- HOSPERS, Gert-Jan, "Creative cities: breeding places in the knowledge economy", Knowledge, Tecnology & Policy, 16(3), 2003, pp. 147-62).
- JACOBS, Allan B., "Great Streets", Cambridge, MA: MIT Press, 1993. CONFIRMAR
- JACOBS, Jane, "The Economy of Cities", New York: Random House, 1969.
- JACOBS, Jane, The death and life of great American cities, Harmondsworth, Penguin, 1972.
- KRIER, Léon, "Arquitectura: Escolha ou Fatalidade", Estar, 1999
- LANDRY, C., "The Creative City, a Toolkit for Urban Innovators". London, Earthscan Publications, Ltd, 2000.
- LANDRY, C., "Revitalizing Cities through Culture." The Urban Age Magazine, 2001.
- LAVEDAN, Pierre, "Géographie des Villes", Librairie Gallimard, 1959.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA Paulo V.D., "Normas Urbanísticas, Volume II, Desenho Urbano, Apreciação de Planos, Perímetros Urbanos", UTL, 2ª edição, DGOTDU, 1998.

LONG, Melissa E.; McGrath, Kyle; and Kolder, Ben, "Designed to Densify: A Study of the Netherlands Government Impact on Architecture", Kaleidoscope: Vol. 10, Artigo 15, 2011.

MARSHALL, Stephen, "Streets & Patterns", Spon Press, 2005

MACHADO, Aquilino, "Os Espaços Públicos da Exposição do Mundo Português e da Expo' 98", Gabinete de Comunicação Parque EXPO.

NUNES, João Pedro S., "Planeamento urbano e urbanidade projectada. Do bairro de Olivais Sul e de alguns contributos para uma sociologia do fazer cidade", Fórum Sociológico, 5/6 (2ª série), 2001, pp. 257- 277.

PANERAI, Philippe, "Paris Métropole, Formes et échelles du Grand-Paris", La Villette, 2008.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles; "Formes urbaines de 'îlot à la barre", Éditions Parenthèses, 2001

PITKIN, Donald S., "Italian urban scape: intersection of private and public", in Robert Rotenberg e Gary McDonogh (eds.), *The cultural meaning of urban space*, Westport (USA), Bergin & Garvey, pp. 95-101, 1993

PORTAS, Catarina e Helena Torres, "Olivais: retrato de um bairro", Lisboa, Liscenter, 1995.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João, "Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos", Fundação Calouste Gulbenkian, 2011

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip, "Cidades para um pequeno planeta", Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997.

RYAN, Brent D.; *Design After Decline: How America Rebuilds Shrinking Cities (The City in the Twenty-First Century)*, Penn Press, Philadelphia, 2012.

SCOTT, James, C., "Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed", New Haven, Yale University, 1999

SOLA-MORALES y RUBIÓ, Manuel de ; "Las Formas de Crecimiento Urbano, Ed. UPC, Barcelona", 1997.

STEPHEN, Car, "Public Space", Cambridge University Press, New York, 1992.

WARREN, Stacy, "Public Space", *Encyclopedia of American Urban History*. SAGE Publish, 2006.

## Digital:

Plano da Ensanche de Barcelona, Disponível em: [http://planocerda.blogspot.pt/2007/05/o-plano-cerd-nova-barcelona-proposta\\_29.html](http://planocerda.blogspot.pt/2007/05/o-plano-cerd-nova-barcelona-proposta_29.html) [consult. em Março de 2013]

População de Detroit, Disponível em: <http://candychang.com/?p=2293> [consult. em Março de 2013]

Densificação Cidade do Cabo, Disponível em:

[http://www.capetown.gov.za/en/sdf/Documents/Densification\\_Strategy\\_web.pdf](http://www.capetown.gov.za/en/sdf/Documents/Densification_Strategy_web.pdf) [consult. em Março de 2013]

Eixo Monumental de Brasília, Disponível em: <http://www.geolocation.ws/v/P/52466888/eixo-monumental-brasilia-2010/en> [consult. em Abril de 2013]

Proposta para a expansão do Milliken State Park, Detroit, Disponível em: <http://www.m-bike.org/blog/2010/09/09/conceptual-designs-for-milliken-state-park-expansion> [consult. em Novembro de 2012]

História da população de Detroit, Disponível em: <http://www.somaccon.com/p469.php> [consult. em Maio de 2013]

Efeito de retração na cidade de Manchester, Disponível em: <http://www.shrinkingcities.com/index.php?id=22&L=1> [consult. em Novembro de 2012]

Eixo principal da cidade de Copenhaga, Dinamarca, Disponível em:

[http://www.burgis.org/2009\\_06\\_16\\_Marilyn's\\_Norwegian\\_Jewel\\_Cruise/2\\_Copenhagen\\_Denmark/ulthm.htm](http://www.burgis.org/2009_06_16_Marilyn's_Norwegian_Jewel_Cruise/2_Copenhagen_Denmark/ulthm.htm) [consult. em Abril de 2013]

Sociedades de economias mistas, Disponível em: [http://www-cpsv.upc.es/tesines/presentaciogu\\_iicochea.pps](http://www-cpsv.upc.es/tesines/presentaciogu_iicochea.pps) [consult. em Maio de 2013]







## 7. ANEXOS

### 7.1 DESENHOS DE APRESENTAÇÃO DO PROJETO